

AUTO hebdo

ESSAI COURSE
SKODA FABIA R5

TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT

N°2050 / 17 FÉVRIER 2016 40^e ANNÉE autohebdo.fr

NOUVELLE
FORMULE



WRC SUÈDE

OGIER DÉROULE PADDON DÉBOULE



Howdell

M 01130 - 2050 - F: 3,95 €



NUMÉRO EXCEPTIONNEL



REVIVEZ 40 ANS DE SPORT AUTOMOBILE

Nos 40 pilotes
40 personnalités
40 voitures de course
et des entretiens exclusifs...

TOUJOURS EN KIOSQUE

disponible en numérique



plus d'informations sur autohebdo.fr



RALLYE DE SUÈDE

UN TEMPS MENACÉE,
LA 2^e MANCHE WRC
S'EST ACHEVÉE
SUR UN PODIUM
OGIER,
PADDON,
OSTBERG

16



DPPI / F. FLAMAND

34

ÉDITO 4

BRIEFING 6

WRC RALLYE DE SUÈDE 16
Ogier gagne sa deuxième étoile

SÉANCE D'ESSAI
SKODA FABIA R5 34

HISTOIRE
INDY 500 FÊTE EN 2016 SA 100^e ÉDITION 42
(Épisode 1)

NASCAR
PRÉSENTATION DE LA SAISON 2016 54

WORLD RACING & COURSES FRANCE
ANDROS St-Dié-des-Vosges 62

ÉCHAPPATOIRE 67

DÉBRIEFING 70



42

► La semaine prochaine, ne manquez pas notre GUIDE F1 2016. Attention, ce numéro sera dans les kiosques à partir du jeudi 25 février.

AUTOhebdo.fr



**L'ACTU
EN DIRECT
SUR LE NET**

Suivez-nous sur

**COMMANDEZ
VOS ANCIENS NUMÉROS**
► hommell-magazines.com



RESTART

À peine remis de la célébration des 40 ans d'AUTOhebdo, fêtés comme il se doit au terme du précédent bouclage, la semaine où le rallye de Suède n'a fait que patiner dans la semoule, à défaut de nous proposer une course complètement givrée, et juste avant que les monoplaces de Formule 1 ne rejoignent Barcelone, notre équipe, basée, rappelons-le, non pas du côté de Silverstone mais à Saint-Cloud, s'échauffait elle aussi. Elle s'empressait d'opérer les derniers ajustements avant le lancement d'une évolution conjointe de votre magazine préféré et de son site Internet, autohebdo.fr. L'hybridation, nous aussi, on connaît, et c'est même la force

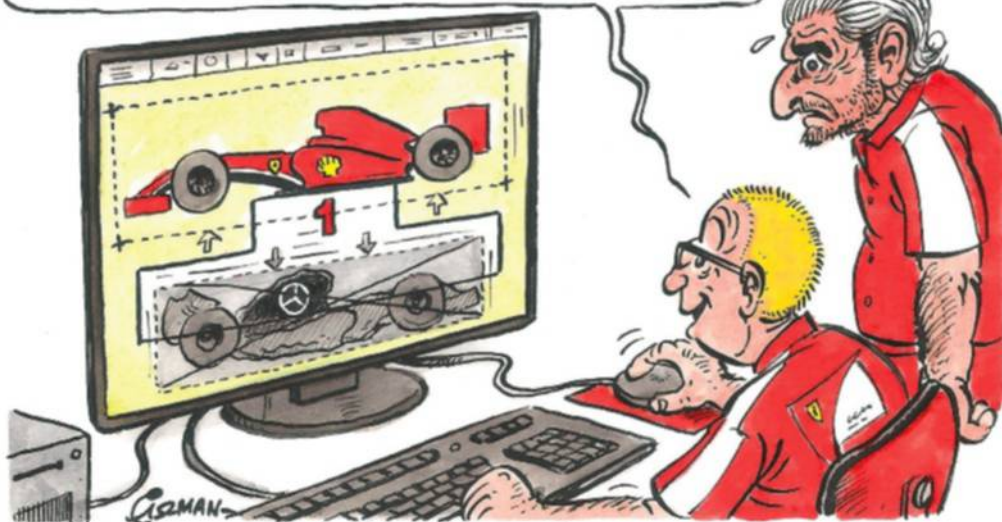
de notre marque, dorénavant, puisque toute l'actualité du sport automobile est traitée en temps réel par nos web rédacteurs, Jacques-Armand Dupuis et Pierre Tassel, et ensuite analysée, décryptée, décortiquée même, par l'ensemble de la rédaction. Cette nouvelle évolution, à la fois digitale et sur papier, nous vous la devons pour continuer à faire la course en tête. Car nulle part ailleurs, vous ne trouverez cette diversité des disciplines traitées par nos soins. Et au moment où l'on annonce des décibels en plus pour les moteurs V6 turbo/hybride, comptez sur nous pour faire encore du bruit.

PhS

Signé Fizman

FERRARI VA ENCORE PRÉSENTER SA NOUVELLE F1 SUR INTERNET...

ON L'A ENTIÈREMENT CONÇU AVEC PHOTOSHOP, C'EST LE SEUL MOYEN POUR OBTENIR CE RÉSULTAT !



AUTOhebdo

48-50 BOULEVARD SÉNARD,
92210 SAINT-CLOUD

Contacts

Tél. 01 47 11 20 43 de 9h à 12h.
Fax : 01 46 02 09 10.
courrier@autoh.hommell.com
Abonnements / 01 47 11 22 86

ADMINISTRATION

AUTOhebdo est édité par la Société Française d'Édition et de Presse (Société du Groupe de Presse Michel Hommell). SAS au capital de 4 017 024 euros Siège social, 48-50 bld Sénard, 92210 St-Cloud - RCS Nanterre B333454148. (20 00)

Principaux actionnaires

Michel Hommell, SMA

Président Directeur général

Michel Hommell

Directeur général et Directeur de la Publication

Jean-Claude Lebon

RÉDACTION

Rédacteur en chef Philippe Sécier

Rédacteur en chef adjoint

Romain Bernard

Grands reporters

Éric Bellegarde, Éric Briquet, Patrick Carnus,

Jean-Michel Desnoues, Thibaut Villemant

Chef de rubrique (World Racing & Courses France) Jean-Claude Romec

Reporters Jean-Luc Taillade,

Jacques-Armand Dupuis, Pierre Tassel (web)

Secrétaire général de la rédaction

Philippe Beauquesne

Secrétaires de rédaction Karol Alhaire,

Sophie Pierre, Erwan Serveau

Assistante Sarah Slimani

VISUEL

Directeur artistique Ivan Lecamus

Rédacteurs graphistes

Jimmy Rullier, José Vilela

Dessins Jean-Louis Fiszman

COLLABORATEURS

B. Assel, Ph. Carles, T. Goubin, F. Hurel,

J. Lillini, M. Lizin, J.M. Teissedre

CORRESPONDANTS

R. Alezra, B. Gros, P. Ciret, G. Coeffe,

F. Fayman, B. Galand, F. Guenot,

A. Lauret, F. Lombard, B. Salliy, J. Teitgen,

N. Thérier, T. Suzuki.

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas renvoyés.

PUBLICITÉ

Profil 18/30, 134 bis Rue du Point du Jour

92 517 Boulogne-Billancourt Cedex.

Tél. : 01 46 94 84 24. Fax : 01 46 94 00 90

Directeur commercial T. Remond

Directeur du pôle auto X. Paindavaine

INFORMATIQUE ÉDITORIALE

Directeur adjoint de l'informatique

éditoriale C. Denis, assisté de F. Barrillet

Directeur technique adjoint D. Leblay

Responsable des développements

informatiques P. Surbled

Responsable pôle digital

Hélène Regnaud

Chef de projet web Sabine Gros La Faige

PETITES ANNONCES Responsable

M.-B. Pinheiro

ABONNEMENT, VPC

Service clientèle

Tél. : 01 47 11 22 86

Directeur du service abonnements

P. Ribeiro Tél. : 01 47 11 22 96.

Responsable du service

abonnements M. Mascaraide

abonnements@sfp.fr

RESPONSABLE PROMOTION

ET PARTENARIATS

Karine Léade - kleade@hommell.com

Tél. : 01 47 11 22 39

SALONS C. Gomes

FABRICATION L. Rossignaux

DIFFUSION C. Moal (01 47 11 20 58)

IMPRESSION Maury Imprimeurs S.A.S.

Zone industrielle 45 300 Manchecourt.

DISTRIBUTION Prestalis

AUTOHEBDO BELGIQUE

Caira Edition sprl

Avenue A.J. Slegers, 46/14 à 1200

Bruxelles +32 (0)2 772 08 50

Email : arnaud.dellicour@auto-hebdo.be

Editeur responsable : Arnaud Dellicour -

Caira Edition sprl



Dépôt légal de parution.
N° de commission paritaire :
0617K81794.
N° ISSN : 0395-4366

TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE

AUTO
hebdo

L'indispensable

GUIDE

F1

LE PLUS COMPLET ET LE MOINS CHER

2016

4,95 €
version
papier

3,00 €
version
numérique

132
PAGES

EN KIOSQUE JEUDI 25 FÉVRIER

Ou commandez-le sur www.hommell-magazines.com

disponible
en numérique



plus d'informations
sur autohebdo.fr

Suivez-nous également sur Twitter & Facebook



SEPT ANS APRÈS SON LANCEMENT

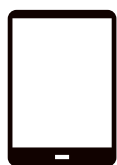
AUTOHEBDO.FR FAIT PEAU NEUVE CETTE SEMAINE

C'était le 25 mars 2009, il y a bientôt sept ans : autohebdofr venait de voir le jour. Depuis, des dizaines de milliers d'informations y ont été publiées, et des millions de pages ont été lues. Cette semaine, c'est un tout nouveau site Internet qui se dévoilera sur vos smartphones, tablettes ou ordinateurs. Plus moderne, ce prolongement instantané de votre magazine préféré saura s'adapter automatiquement à votre support de lecture, où que vous soyez. Plus beau, plus agréable à surfer, cet autohebdofr version 2.0 ambitionnera de vous offrir toujours plus d'informations : articles, direct, flash info, dossiers thématiques, événements, galeries photos HD et vidéos plus intuitives, calendriers et résultats de toutes les disciplines, agenda TV, sondages, kiosque, etc. Tout sera revu ! Certes, durant les premiers jours, il faudra naturellement procéder à quelques ajustements, comme les nouvelles F1 le feront, dès la semaine prochaine sur le circuit de Barcelone, mais nous comptons sur votre compréhension pour ne pas nous en tenir rigueur. Car promis, vous ne serez pas déçus !

La rédaction d'AUTOhebdofr

ATTENTION
CE VISUEL COMPORTE
DES FAUX TEXTES

The screenshot displays the AUTOhebdofr website interface. At the top, the header includes the site logo, navigation links (F1, WRC, WEC, MotoGP, Tourisme/ST, Automobiles, Photos, Vidéo), and social media icons. A prominent banner for the 'NOUVELLE PEUGEOT 308GTI' is featured. Below this, the 'Événements' section highlights the 'F1 Grand prix du Japon'. A 'Flash info' sidebar on the right lists various news items. The 'La sélection vidéo AUTOhebdofr' section offers a grid of video thumbnails. 'L'actualité du sport automobile' provides a detailed grid of news articles across different motorsport categories. The 'Calendriers & résultats des courses' section shows race schedules and results for events like the Rallye de Suède and the 24 H de Nürburgring. Other sections include 'Galeries photos' and 'Agenda TV'.



“LA PREMIÈRE CHOSE POUR CE TEST (À BARCELONE, DU 22 AU 25 FÉVRIER. NDLR) EST DE POSER LA VOITURE EN PISTE, DE LA FAIRE ROULER ET DE BIEN TRAVAILLER À PARTIR DE LÀ. ESPÉRONS QUE NOUS POURRONS ACCUMULER BEAUCOUP DE KILOMÈTRES. C'EST UNE NOUVELLE ÉQUIPE, DONC NOUS AVONS BESOIN QUE TOUT LE MONDE TRAVAILLE ENSEMBLE”

Romain Grosjean,
pilote Haas F1
Team



20

C'est, en euros, le prix de lancement (jusqu'à 31 mars, ensuite, ce sera 25 euros) des 10 000 places qui sont mises en vente depuis ce lundi pour la manche française de Formule e, disputée le 23 avril à Paris, tout autour de l'Hôtel des Invalides. Ces places, debout, donneront accès à l'ensemble de la journée, des essais libres le matin à la course en fin d'après-midi ainsi qu'aux animations. C'est gratuit pour les moins de 4 ans et 15 euros pour les 4-16 ans ainsi que les plus de 60 ans. Renseignements : www.paris-eprix.com.

UN ŒIL DANS LE RÉTRO

10
FÉVRIER

MERCREDI

L'écurie Manor Racing a annoncé l'arrivée de l'Allemand Pascal Wehrlein dans ses rangs pour la saison 2016 de F1.

11
FÉVRIER

JEUDI

Le Français Esteban Ocon, champion GP3 Series 2015, et nouveau troisième pilote Renault Sport F1 Team, a été confirmé par Mercedes en DTM pour 2016.

12
FÉVRIER

VENDREDI

Honda a dévoilé les équipages des NSX-GT alignées dans le championnat Super GT. Oliver Turvey et Bertrand Baguette conservent leurs places chez Drago Modulo Honda Racing et Nakajima Racing.

13
FÉVRIER

SAMEDI

Jean-Baptiste Dubourg (Renault Clio 3) remporte le Trophée Andros 2015-2016 après avoir assuré la 2^e place dans la Super Finale. Il devance au classement final Franck Lagorce (Dacia Lodgy).

14
FÉVRIER

DIMANCHE

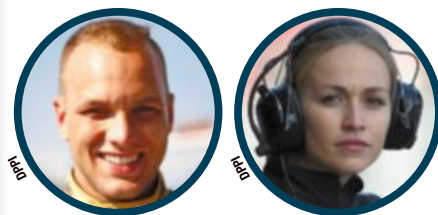
Sébastien Ogier (VW Polo R) s'impose au Rallye de Suède en devançant le Néo-Zélandais Hayden Paddon (Hyundai i 20) et le Norvégien Mads Ostberg (Ford Fiesta).

CASQUES

Romain Grosjean et Nico Hülkenberg en 1^{re} ligne. Le pilote Haas F1 Team et le sociétaire de l'écurie Force India ont été les premiers à dévoiler les nouvelles couleurs de leur haume pour la saison 2016.



MARCO SØRENSEN ET CARMEN JORDA NE S'AIMENT PAS



Marco Sørensen et Carmen Jorda se sont livrés à une guerre des mots par médias interposés la semaine dernière. Le Danois, ancien pilote d'essais d'Enstone, a critiqué les performances de Jorda, qui a été conservée par Renault pour 2016. « Elle était 12 secondes plus lente que moi dans le simulateur. Pourtant, elle s'est adjugé la récompense. Ces deux dernières années, j'ai passé près de 60 jours dans le simulateur. » Marco Sørensen dans Ekstra Bladet du 8 février 2016. L'Espagnole a répliqué deux jours plus tard. « Sincèrement, je ne sais pas qui c'est, je ne l'ai pas vu à Enstone, l'an passé il ne faisait pas partie de l'équipe. » Carmen Jorda dans le quotidien AS.

940

C'est, en dollars, le montant récolté au 14 février par l'initiative No Hillary in 2016, créée par des opposants à la candidature de la démocrate Hillary Clinton à la présidentielle américaine en novembre prochain. Le but de ce collectif est de sponsoriser une monoplace pour la 100^e édition des 500 Miles d'Indianapolis le 29 mai prochain.

KARL MARX passe à l'électrique

Après avoir accueilli la Formule e sur l'aéroport de Tempelhof, l'Allemagne a décidé de déplacer l'ePrix de Berlin (21 mai) dans les rues de sa capitale. Les organisateurs de la Formule e ont dévoilé lundi le nouveau tracé de 2,03 km et de 11 virages, autour de Strausberger Platz et d'Alexanderplatz. La voie des stands sera installée dans l'Allée Karl Marx.

208

Le nombre de 208 R2 que Peugeot Sport a vendues depuis trois ans. Cet exemplaire s'envolera pour le Chili.



Benoît Tréluyer

Merci @autohebd0 je suis très fier d'être à vos yeux un des 40 pilotes ayant marqué l'histoire de notre sport.

VIDÉO Démarrage du V6 turbo/hybride Honda

<https://amp.twimg.com/v/97c09082-89dc-405a-a9b0-f586ea35fffa>

FORMULE 1

PASCAL WEHRLEIN FER DE LANCE DE MANOR

94

Chez Manor F1, Wehrlein conservera le numéro qu'il avait en DTM : le 94, en référence à son année de naissance.



On le croyait hors du coup, Stuttgart ne souhaitant pas aller au-delà d'une certaine enveloppe – on a parlé de quatre millions d'euros – pour

lui permettre d'effectuer ses grands débuts en F1. Seulement, les espèces sonnantes et trébuchantes sont une chose, les possibilités offertes par la

gravitation autour d'un astre tel que celui de Mercedes en sont une autre. Que Stephen Fitzpatrick a considéré de très près. L'homme d'affaires britannique,

qui nourrit de grandes ambitions pour l'écurie Manor qu'il a acquise début 2015, et qui n'a pas hésité à écarter le fondateur John Booth et son adjoint

DU DTM AUX GRANDS PRIX Un discret qui fait du bruit

Sacré en octobre dernier, à 21 ans, plus jeune champion de l'histoire DTM à l'issue de sa troisième saison, Pascal Wehrlein va effectuer ses débuts en Grands Prix le 20 mars à Melbourne, au sein de l'écurie Manor motorisée par Mercedes. Presqu'une évidence, même si l'officialisation s'est fait attendre. La firme de Stuttgart a très vite pris sous son aile le jeune garçon, au sortir de deux années passées en ADAC Formula Masters. Elle le place dès 2012 dans son écurie satellite Mücke, pour une saison de F3 Euro Series (2^e) puis une première année en DTM, avant que Wehrlein n'intègre les rangs du représentant officiel de l'Etoile, HWA. Au final, le jeune homme né d'un père allemand et d'une mère mauricienne aura passé autant de temps – trois ans – en monoplace qu'en voiture fermée dans sa carrière de pilote avant de toucher le haut de la pyramide. Sa montée en puissance ces trois dernières années (22^e, 8^e puis 1^{er}) dénote une régularité de métronome. Il ne



DPP / F. GOODEN
J.F. GALERON

Il y a un peu moins d'un an, Wehrlein participait aux tests de pré-saison avec Mercedes F1 Team. Il a ensuite mis à profit la saison 2015 pour devenir champion DTM.

compte que trois victoires à son palmarès en DTM, dont deux l'année de son titre, mais il fait preuve d'une constance étonnante aux avant-postes. Étonnante parce que les règles du DTM en vigueur ces deux dernières saisons ne la favorisaient pas, avec le lest embarqué promis à celui qui accumule les bons résultats. « C'est un paramètre que j'ai peu à

peu appris à maîtriser, nous confiait-il au soir de son sacre, en octobre dernier. C'est très formateur car nous partions d'une feuille quasiment blanche sur chaque meeting. Avec mon ingénieur (Tom Seward, auprès de lui en 2014 et 2015. Ndlr), nous nous retrouvions souvent devant plusieurs pistes à explorer, parfois opposées. Nous étions souvent nulle part au début du week-end, puis nous trouvions une bonne voie. » Ullrich Fritz, responsable du département DTM de Mercedes, y voyait là un apprentissage très intéressant : « Cette capacité de faire fructifier quelque chose qui n'est pas optimal à la base devrait lui servir par la suite. » Pascal Wehrlein ajoute à cette qualité une carapace d'animal à sang froid qui plaît forcément à Stuttgart, même si l'on a vu, il est vrai à de très rares occasions, une certaine nervosité percer derrière le masque, au moment où le titre se faisait désirer. Il est en tous cas le premier pilote que le constructeur allemand emmène jusqu'à la F1, depuis son retour en 2010. Il en avait déjà fait son pilote de réserve l'an dernier, et Wehrlein apparaîtrait désormais en première ligne pour pallier, à court ou moyen terme, au départ de l'un des titulaires du Mercedes F1 Team.

J.-C.R.

Graeme Lowdon, en est venu à la conclusion qu'il ne sert à rien d'aller rechercher le directeur sportif historique de McLaren (Dave Ryan) et de recomposer le duo technique de la Scuderia Ferrari de l'ère Domenicali (Nikolas Tombazis à l'aéro et Pat Fry consultant de luxe), si le pilote de pointe de l'écurie n'est pas en mesure d'apporter ce petit plus qui fait la différence. Avec Wehrlein, champion DTM en titre, pilote d'essais de Mercedes-AMG F1 Team, et grand espoir du sport automobile d'outre-Rhin (voir ci-contre), le boss gagne en support technique, en valeur ajoutée et en crédibilité, ce qu'il perd en argent frais. La démarche montre deux choses : Stephen Fitzpatrick n'a pas forcément besoin d'un pilote à gros budget pour boucler le sien et ne tient pas à rester le petit poucet de la grille. Attention toutefois aux amalgames. Si l'arrivée de Wehrlein est le signe d'un rapprochement entre Banbury et Brackley, il n'est en rien celui d'une alliance, comme on l'attend à Maranello avec le nouveau venu Haas F1 Team. « Nous avons choisi un pilote ayant le talent et la faim pour répondre à nos ambitions, commente Fitzpatrick. Pascal s'est montré impressionnant lors des tests effectués pour Mercedes et Force India, sans parler de la manière dont il s'est adjugé le titre de champion DTM l'an passé. » À signaler qu'en cas d'indisponibilité d'Hamilton ou de Rosberg, l'écurie Mercedes se réserve le droit de rapatrier son poulain à Brackley, comme nous l'a confirmé à demi-mots Toto Wolff (voir Q/R ci-contre. Ndlr). En ce qui concerne le choix du second pilote, l'incertitude demeure. Qui de l'Américain Alexander Rossi ou de l'Indonésien Ryo Haryanto emportera la décision ? Tous deux se disent bien placés, à moins que Will Stevens – titulaire chez Manor-Marussia l'an passé – ne les double au freinage... J.-M. D.

QR? Toto Wolff

Directeur exécutif Mercedes Motorsport



DPPI / F. FLAMAND

Alors que tout semblait indiquer que Mercedes avait renoncé à placer son espoir n°1 chez Manor, il apparaît aujourd'hui que Stuttgart et son directeur de la compétition ont simplement pris leur temps pour négocier, au mieux, le prêt de Pascal Wehrlein.

Le choix de Wehrlein chez Manor sembla un temps peu probable. Qu'est-ce qui a changé pour qu'il devienne possible ?

Quoi qu'il ait pu être dit ou écrit, au cours de l'hiver, il fallait d'abord laisser le temps au temps. Il faut un délai nécessaire pour se mettre d'accord. Nous n'avons jamais eu de date butoir pour parvenir à un accord. Pour nous, l'essentiel était de trouver le juste compromis pour Wehrlein, Manor et Mercedes. Pascal mérite sa chance de par son talent et son parcours. L'aspect financier n'a jamais été au cœur du débat. Ce n'était pas une question d'argent.

Vous aviez pourtant souligné en fin d'année que Manor avait des contraintes budgétaires...

Oui, mais les discussions n'ont pas été suspendues pour autant. Je vous le répète, il a simplement fallu s'accorder du temps. **L'arrivée de Wehrlein est-il synonyme de liens encore rapprochés avec l'écurie rachetée par Stephen Fitzpatrick ? Doit-on y voir une alliance proche de ce que Ferrari et Haas ont inauguré ?**

Manor Racing est un nouveau client « moteur ». L'écurie pourra ainsi acheter du temps dans notre deuxième soufflerie à échelle 50%, dont nous ne nous

servons plus pour développer notre monoplace. Mais nous n'envisageons pas de partenariat plus étendu pour le moment.

Avez-vous autorisé un peu trop rapidement Esteban Ocon à rejoindre les rangs de Renault Sport F1 Team ?

Non, pas le moins du monde. Esteban Ocon reste un pilote Mercedes Junior, et son contrat est établi à long terme. Si l'un de nos pilotes titulaires ne pouvait pas rouler, quelle qu'en soit la raison, nous aurions d'autres d'options... Mais je ne veux pas être plus précis.

Propos recueillis par J.-M. Desnoues

ESSAIS PRÉ-SAISON F1 Tous en piste à Barcelone

Lundi 22 février, sur le circuit de Catalogne, situé à Montmeló, près de Barcelone, aura lieu la première session d'essais organisée avant le coup d'envoi de Melbourne, le 20 mars prochain. Elle prendra fin le jeudi 25 au soir, alors que la seconde se tiendra du 1^{er} au 4 mars, toujours à Montmeló. Toutes les écuries seront présentes avec leurs monoplaces 2016, à l'exception de Sauber, dont la C35 n'apparaîtra que le 1^{er} mars (voir ci-contre. Ndlr). Si le rythme des présentations va s'accélérer en fin de semaine, c'est principalement sur la pit-lane que les nouveaux modèles seront dévoilés à l'orée de la première journée. Le moment sera historique pour le Haas F1 Team, qui effectuera ses premiers tours de piste, et pour son pilote de pointe Romain Grosjean. J.-M.D.

Le planning des présentations 2016

MERCREDI 17 FÉVRIER

Red Bull-TAG Heuer RB 12 (Londres, Internet)

VENDREDI 19 FÉVRIER

Ferrari « Projet 667 » (Maranello, Internet)

DIMANCHE 21 FÉVRIER

McLaren-Honda MP4/31 (Barcelone, Internet)

LUNDI 22 FÉVRIER

Renault R.S.16 (Barcelone, pit-lane)
Force India-Mercedes VJM09 (Barcelone, pit-lane)
Haas-Ferrari (Barcelone, pit-lane)
Manor-Mercedes MRT05 (Barcelone, pit-lane)
Mercedes W07 (Barcelone, pit-lane)
Toro Rosso-Ferrari STR11 (Barcelone, pit-lane)
Williams-Mercedes FW38 (Barcelone, pit-lane)

LUNDI 1^{er} MARS

Sauber-Ferrari C35 (Barcelone, pit-lane)

Trois précédents seulement

Le DTM n'est pas la discipline la plus pourvoyeuse de pilotes de Grands Prix. Avant Pascal Wehrlein, seuls trois d'entre eux sont passés directement de ce championnat de voitures fermées à la F1. Un seul l'a fait avec le titre de champion en poche, Paul di Resta, le dernier en date. L'Écosais a passé quatre saisons en DTM avant d'être sacré, en 2010, et d'obtenir un baquet de titulaire, en 2011, chez Force India, écurie motorisée par Mercedes, pour qui il était déjà pilote d'essais. Il disputera 58 Grands Prix, avec une 4^e place comme meilleur résultat, avant de revenir en DTM, au début de la saison 2014. Les deux autres cas remontent à la fin de la première période du DTM, en 1995-

96. Giancarlo Fisichella est pilote Alfa Corse dans le championnat allemand, en passe de s'internationaliser et de devenir l'ITC, lorsqu'il est appelé par Minardi pour les 8 Grands Prix de la saison 1996. Sa carrière en F1 est lancée et ne s'arrête qu'en 2009, avec trois victoires au compteur. Enfin, durant cette même période, Jan Magnussen, le père du nouveau pilote Renault Sport F1 Team, est appelé par McLaren pour remplacer Mika Häkkinen au Grand Prix du Pacifique, alors qu'il évolue en DTM avec Mercedes AMG. Après une nouvelle saison en DTM/ITC 1996, le Danois devient titulaire en F1, chez Stewart GP, pour les saisons 1997-98, avec une 6^e place pour meilleur résultat. J.-C.R.

Semaine du 8 au 14 février 2016

TOP 5

F1 – Nouvelle livrée pour Ferrari ?

F1 – Renault s'attend à d'importants progrès en 2016

WRC Suède – ES8 : Kris Meeke perd tout

Jacky Ickx : « Je n'ai pas fait ce que j'aimais »

F1 – Le casque de Romain Grosjean

AUTOhebdo.fr





DTM

OCTUOR ÉTOILÉ

1

Avec le départ de Wehrlein et son remplacement par Esteban Ocon dans l'armada Mercedes, le DTM ne présente qu'un seul changement de pilote entre ses grilles 2015 et 2016, puisque Audi et BMW n'ont pas bougé leurs lignes. Du jamais vu dans l'histoire du championnat allemand.

D

ans les annales du DTM, Mercedes tient le haut du pavé. Que ce soit au nombre de victoires, de pole positions, de titres, l'étoile de la firme de Stuttgart brille au sommet du palmarès du championnat des voitures de tourisme allemand. Pourtant, le sacre de Pascal Wehrlein l'an passé a mis fin à une longue période de disette pour la marque, après trois saisons passées à observer Audi et BMW se partager les lauriers. Si ce titre a redonné le sourire aux hommes de Ulrich Fritz, responsable du programme DTM de Mercedes, la mission pour 2016 apparaît simple : défendre la couronne Pilotes acquise en 2015, et tenter de replacer la marque du Bade-Wurtemberg au faite de la hiérarchie chez les Constructeurs. Pour cela,

Mercedes a joué la carte de la stabilité en retenant sept des huit pilotes présents lors de la précédente campagne, seul Esteban Ocon (*voir page suivante. Ndlr*) venant remplacer le champion sortant, parti relever le défi de la F1 chez Manor (*voir pages précédentes. Ndlr*). Au côté du jeune Normand de 19 ans (*de gauche à droite. Ndlr*), Christian Vietoris, Daniel Juncadella, Gary Paffett, Maximilian Götz, Paul di Resta, Lucas Auer et Robert Wickens piloteront de nouveau les C63 en 2016. « *Lorsque vous débutez la saison en tant que tenant du titre, c'est difficile d'avoir un autre objectif que celui de gagner le championnat, martèle Ulrich Fritz. Tout le monde sait néanmoins à quel point le DTM est concurrentiel. Ce ne sera donc pas une tâche aisée.* » Cette photo a été prise lors du premier stage de préparation physique de l'année à La Manga, au sud de l'Espagne, où les pilotes ont alterné sorties à vélo, séances de footing ou exercices de boxe. Contrairement à 2015, où seul Wehrlein avait été en mesure de jouer aux avant-postes, c'est de toutes ses forces, et en pleine possession de leurs moyens, dont aura effectivement besoin Mercedes pour accrocher un nouveau titre à son tableau d'honneur.

P. T.

MERCEDES MOTORSPORT

FACE À FACE

ESTEBAN OCON
MERCEDES

Le pilote français est
au cœur de l'actualité.
Et pour cause, deux
grands constructeurs
se l'arrachent...

Jean-Claude Romec

ESTEBAN OCON
RENAULT

PROGRAMME

Le Normand de 19 ans garde un pied chez Mercedes, puisqu'il disputera également l'intégralité du championnat DTM, cette fois en combinaison de titulaire après avoir été pilote de réserve en 2015. Cela signifie neuf autres week-end de compétition, puisque le calendrier du championnat de Tourisme allemand n'entre pas en concurrence avec celui de la F1. Pour mémoire, la saison DTM démarre le week-end du 7-8 mai, à Hockenheim.

Ocon a été nommé pilote d'essais et de réserve du Renault Sport F1 Team, lors de la conférence de presse donnée par Carlos Ghosn, le 3 février dernier. À ce titre, Esteban devra être présent physiquement sur les 21 Grands Prix de la saison pour pallier l'éventuelle défection de l'un des titulaires. Il sera également en charge du programme de développement qui sera mené durant la saison à l'usine d'Enstone.

VÉCU

Pilote d'essais et de réserve Mercedes dans ce même championnat l'année dernière, Esteban a découvert les circuits visités par le DTM en convoyant les VIP de Mercedes à bord d'une voiture « taxi » ancienne génération. Surtout, il a disputé la première séance d'essais libres de la finale d'Hockenheim au volant d'une voiture 2015, en remplacement de Daniel Juncadella, souffrant.

Ocon a déjà participé à plusieurs séances d'essais au volant d'une F1. En octobre 2014, Lotus le teste au volant d'un ancien modèle, avant qu'il ne s'installe au volant d'une Ferrari, récompense de son titre européen de F3. Puis il boucle 29 tours lors des essais libres 1 du GP d'Abou Dhabi 2014, au volant de la Lotus-Renault. La saison dernière, il est pilote d'essais pour Force India-Mercedes, qui le fait rouler sur le circuit de Barcelone et du Red Bull Ring.

ENVIRONNEMENT

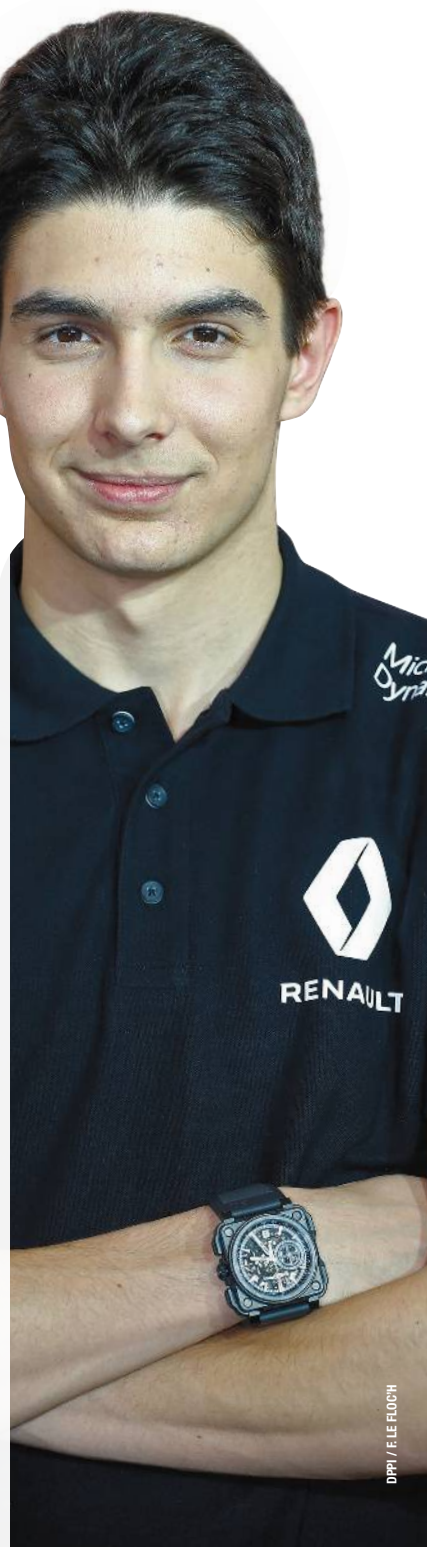
Mercedes n'a pas encore dévoilé le détail de sa composition de pilotes 2016. Il serait logique qu'Esteban soit incorporé au team ART GP, qui a débuté dans la discipline l'an dernier. Mais même dans le cas contraire, il sera en pays de connaissance, puisqu'il a participé à tous les briefings en compagnie des autres pilotes Mercedes lors de chaque manche du DTM 2015.

Membre du Lotus Junior Team en 2013 et 2014, Ocon connaît bien la maison d'Enstone, ses ingénieurs et surtout l'un de ses nouveaux patrons, Frédéric Vasseur. Ex-boss d'ART Grand Prix, celui-ci le dirigeait notamment l'an dernier lorsque le jeune pilote est devenu champion GP3.

OBJECTIF

Le DTM vient de sacrer deux jeunes champions, Marco Wittmann qui avait 24 ans en 2014, et Pascal Wehrlein, titré la veille de son 21^e anniversaire l'an dernier. Preuve que l'ancienneté n'est plus une condition sine qua non pour s'imposer dans une discipline autrefois réputée en ce sens. Reste que décrocher la couronne lors d'une première saison est hautement improbable. En revanche, une victoire...

Apprendre et progresser dans l'approche et la mise au point d'une F1, pour viser un baquet de titulaire en 2017. Et répondre présent en cas de défaillance de Kevin Magnussen ou Jolyon Palmer...



WTCC 2016

Le Paul-Ricard obtient la pole



Après le dernier Conseil mondial de la FIA, début décembre, une épreuve restait à annoncer par son promoteur Eurosport Events, avec une programmation initiale prévue du 18 au 20 mars, ce qui en aurait fait le premier rendez-vous de la saison. Des équipes avaient déjà projeté un déplacement à Sotchi mais, s'il y aura bien une manche en Russie, la sixième du calendrier, ce sera sur le circuit voisin de la capitale de la Fédération, du 10 au 12 juin, où le WTCC s'était déjà produit lors des trois dernières années. Le Paul-Ricard ouvrira donc le championnat du 1^{er} au 3 avril, suivi successivement de Slovakia Ring, Hungaroring, Marrakech, Nürburgring, tandis qu'a été décalée de deux semaines la manche de Vila Real (Portugal), après Moscou. Il sera alors temps de quitter la vieille Europe pour l'Argentine, qui retrouve une date au milieu de notre été, avant la tournée asiatique vers Motegi (Japon), Shanghai (Chine), Buriram

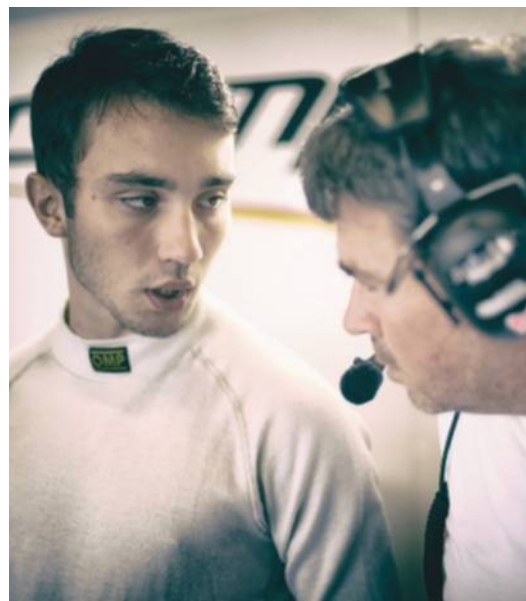
(Thaïlande), et la finale au Qatar, comme en 2015, avec ses deux courses en nocturne, fin novembre. « Il a toujours été dans notre intention de maintenir la présence de la Russie au calendrier du WTCC, justifie François Ribeiro, responsable d'Eurosport Events, et nous sommes très heureux d'avoir pu trouver un accord pour nous rendre à nouveau sur le Moscow Raceway. Ce circuit produit toujours un spectacle excitant et sa proximité avec la capitale offre d'intéressantes opportunités promotionnelles. Je m'attends à ce que l'engouement pour l'épreuve soit nettement supérieur à ce qu'il fut lors des précédentes éditions. Nous sommes désormais impatients que la saison débute, avec ses nouvelles voitures (notamment les Volvo. Ndlr), ses nouveaux pilotes, son nouveau concept de contre-la-montre MAC3 et toutes les innovations qui ne manqueront pas de dynamiser le championnat. »

J.-L.T.

John Filippi poursuit avec Campos Racing

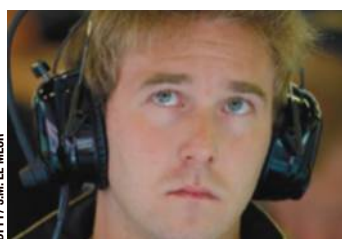
Si Hugo Valente est parti chez Lada, le Corse (qui fêtera ses 21 ans, le 27 février) s'apprête à disputer sa troisième saison de WTCC au sein de l'écurie espagnole. Il s'agira de la deuxième de John Filippi au volant d'une TC1, en l'occurrence la même Chevrolet Cruze à nouveau soutenue par Oscar, qui l'accompagne depuis ses débuts en karting, et qui est aussi l'un des partenaires du championnat. Le Bastiais va pouvoir continuer de progresser grâce, notamment, aux conseils d'Yvan Muller, qui prend ainsi le relais de David Zollinger, le premier coach de Filippi. « John a déjà montré de belles choses malgré son jeune âge, précise le pilote Citroën Racing, quadruple champion du monde, qui aimerait ajouter un cinquième titre à son palmarès. Néanmoins, je suis convaincu que nous n'avons vu qu'une partie de son potentiel. Avec mon équipe, nous serons à ses côtés pour le guider afin qu'il puisse devenir un acteur incontournable dans le championnat, dès cette année. » Filippi visera le Trophée WTCC, catégorie réservée aux pilotes indépendants ayant perdu son appellation Yokohama, le fabricant japonais de pneumatiques ayant semble-t-il réduit son implication.

J.-L.T.



BLANCPAIN SERIES

Davide Valsecchi se reconvertit en GT



Ancien champion GP2 Series en 2012, Davide Valsecchi n'avait jamais réussi à percer en tant que titulaire en F1, se contentant d'une place de réserviste chez Lotus F1 Team. Lors du départ de Kimi Räikkönen d'Enstone, fin 2013, l'encadrement de l'équipe Lotus lui avait préféré Heikki Kovalainen pour disputer les deux

derniers Grands Prix de l'année, aux États-Unis et au Brésil. 2016 marquera finalement le retour de l'Italien de 29 ans dans un championnat d'envergure. Le Lombard évoluera sur une Lamborghini Huracán GT3, de la formation allemande Attempto Racing, en Blancpain GT Series. Valsecchi sera engagé en Sprint Cup, au côté du

Néerlandais Max van Splunteren et, en Endurance Cup, avec van Splunteren et Jeroen Mul. Attempto Racing a par ailleurs confirmé l'équipage de la seconde Huracán, composé de Patric Niederhauser et Daniel Zampieri en Sprint Cup. Le duo sera épaulé par Fabio Babini sur la scène Endurance.

P.T



ON SE POSAIT LA QUESTION...

COMMENT S'ORGANISE ART GRAND PRIX AVEC LE DÉPART DE SON FONDATEUR ?



RENAULT

Désormais directeur de la compétition de Renault Sport F1 Team, Frédéric Vasseur a refermé durant l'intersaison une période qui représente une vingtaine d'années de

sa vie : ART Grand Prix. Évidemment, la structure qu'il a créée en 1996 ne s'arrête pas avec son départ. L'écurie qu'il codirigeait avec Nicolas Todt depuis l'entrée de celui-ci au capital, voilà neuf ans, vient de vivre l'une de ses plus belles saisons avec les titres Pilotes et Teams en GP2 et GP3, conjointement à une arrivée réussie en DTM (trois podiums pour Gary Paffett. *Ndlr*). Elle était déjà extrêmement structurée, notamment depuis le renfort, début 2014, de Sébastien Philippe, arrivé en qualité de team manager et de directeur général, après une expérience réussie dans les mêmes fonctions chez Oak Racing. L'ancien pilote, lauréat de la Formule Campus 1993, conserve le même rôle, tout en récupérant les dossiers précédemment gérés par Vasseur. « *Déjà, en 2015, pour tout ce qui concernait la gestion sportive et le programme, Fred avait pris un peu de recul*, admet Sébastien Philippe. *Il gère les gros dossiers en amont, avec une vision globale pour avoir toujours un coup d'avance. La structure opérationnelle sur le terrain ne sera pas impactée.* » Le programme d'ART GP en 2016 s'articulera toujours autour de deux pôles : la monoplace, avec le GP2 et le GP3, sous la responsabilité technique de Frédéric Guyot, et le DTM avec Gaëtan Jegou. Le Japonais Nobuharu Matsushita repart pour une saison de GP2 au sein du team, avec le Russe Sergey Sirotkin comme nouvel équipier. Un autre pilote nippon, Nirei Fukuzumi, effectuera ses débuts en GP3 avec l'écurie française. En DTM, la composition de l'équipe n'a pas encore été annoncée par Mercedes, mais au moins l'un des membres du duo 2015 (Paffett-Auer) devrait de nouveau être là, pour assurer une certaine stabilité. **J.-C.R.**

ENDURANCE

Gaëtan Paletou cherche un volant



DPPI / J.M. LE MEUR

Nissan a connu une saison 2015 à deux visages marquée, d'un côté, par le fiasco et l'arrêt du programme LM P1 et, d'un autre, par des succès d'envergure avec la GT-R Nismo GT3, lauréate des 12 Heures de Bathurst et des Blancpain Endurance Series. À l'orée de la saison 2016, les changements en interne au sein de Nissan (Darren Cox, patron de Nissan Global Motorsport, avait

notamment été remercié en fin d'année dernière) vont avoir un impact sur les programmes de plusieurs pilotes sous contrat l'an dernier, à commencer par le Français Gaëtan Paletou, vainqueur de la GT Academy Europe en 2014, qui n'a pas été reconduit. Le pilote de 23 ans cherche actuellement un volant pour la saison. Engagé en European Le Mans Series sur une Ginetta-Nis-

san LM P3, en 2015 (avec le titre de vice-champion de la catégorie à la clé), Paletou avait également pris part à la journée Test des 24 Heures du Mans sur la Gibson 015S du Greaves Motorsport, et devait débiter sur le double tour d'horloge sarthois dans la foulée, en remplacement de Björn Wirdheim, avant l'abandon prématuré de la LM P2 britannique, en début de course. **P.T.**

VU SUR **AUTOhebdo.fr**

Mercredi 10 février

Les Français François Perrodo et Emmanuel Collard ont été confirmés par l'écurie italienne AF Corse, pour la saison 2016 du WEC. Deuxième du Trophée GTE Am l'an passé, les deux pilotes seront encore épaulés par le Portugais Rui Águas cette année, au volant de la Ferrari 458 Italia n°83.

Jeudi 11 février

Au côté de Simon Trummer, l'Allemand Pierre Kaffer sera de nouveau aligné au volant de la CLM P1/01 du Team By Kolles en WEC, cette saison. L'équipe apportera également plusieurs nouveautés sur son prototype LM P1, dont un nouveau package aérodynamique, et une géométrie de suspension revue.

DISPARITION

Pascal Ciret

Notre correspondant du grand Est de la France nous a brutalement quittés mercredi dernier, à 57 ans, victime quelques jours plus tôt d'un infarctus dans son sommeil. Passionné de sport automobile, ce Montbéliardais pur souche travaillait chez Peugeot, à Sochaux, et s'apprêtait à goûter à une retraite méritée. Nous n'oublierons pas sa bonne humeur communicative et sa gentillesse. À sa famille, ses proches et ses amis, la rédaction d'AUTOhebdo adresse ses sincères condoléances.

À nos lecteurs belges

Ne manquez pas, dans notre prochaine édition datée du 25 février, l'encart consacré chaque mois à l'actualité du sport automobile en Belgique.

ADJUGÉ, VENDU !

Vendredi 5 février, lors de la vente aux enchères organisée par la maison Artcurial à l'occasion du salon Rétromobile, le marteau du commissaire priseur Hervé Poulain est tombé sur l'un des quatre exemplaires jamais produits de Ferrari 335S Scaglietti, adjugé pour 32 millions d'euros à un riche collectionneur américain.

Ce joyau automobile datant de 1957, ayant couru entre les mains expertes de Stirling Moss, Maurice Trintignant, Peter Collins ou Mike Hawthorn, faisait jusqu'alors partie de la collection Pierre Bardinon. Cette folie spéculative rappelle que l'an dernier déjà, une Ferrari 250 GT California châssis court en très mauvais état et issue de la

collection Baillon, avait trouvé preneur pour 16,3 millions d'euros, soit plus de 15 fois le prix d'un très beau exemplaire en 2005... La 335S Scaglietti est ainsi devenue l'enchère d'une œuvre d'art la plus élevée de l'histoire en France et celle, dans le monde, pour une voiture.

Romain Bernard / Illustration Sergent Morris Studio

FERRARI 335S SCAGLIETTI SPYDER



32 M€



39,4 M€ SALAIRE ANNUEL



VITE

Nascar

Pour ses débuts à Daytona dans la discipline reine, Chase Elliott a frappé fort. Le pilote de la Chevrolet n°24 de la Hendrick Motorsports, remplaçant de Jeff Gordon, s'est adjugé la pole position de la première épreuve de la saison. L'Américain est ainsi devenu,

à 20 ans tout juste, le plus jeune pilote à signer la pole position du Daytona 500, qui aura lieu le 21 février prochain. Il devance Matt Kenseth (Joe Gibbs Racing-Toyota).

Sprint Unlimited

En préambule des qualifications du Daytona 500, se disputait en Floride, le

13 février dernier, le traditionnel Sprint Unlimited, épreuve d'ouverture de la saison courue hors-championnat. Denny Hamlin (Joe Gibbs Racing) s'y est imposé pour la troisième fois de sa carrière, au terme d'une course conclue avec la nouvelle réglementation de l'Overtime Line (voir également pages 54 à 61).

Erratum

Parmi la liste des collaborateurs d'AUTOhebdo, depuis 40 ans, publiée la semaine dernière (voir Ah n°2049. Ndlr), le photographe Hugues Laroche, notamment présent sur les épreuves de VdeV Séries, a malencontreusement été oublié. Toutes nos excuses à l'intéressé.

SONDAGE DE LA SEMAINE

Désormais, chaque semaine, trouvez ici le résultat de la question posée précédemment par autohebdo.fr. Participez dès cette semaine à notre enquête en donnant votre avis.

L'ePrix de Paris de Formule e venant d'ouvrir sa billetterie, comptez-vous faire le déplacement le 23 avril prochain ?



AUTOhebdo.fr

RALLYE DE SUÈDE

Éric Briquet et Éric Bellegarde, *envoyés spéciaux*



J. LULLINI

FAITS D'HIVER



Avec une saison hivernale trop douce, même dans le Grand Nord, l'absence de neige et de glace a contraint les organisateurs à tronçonner le parcours dans les forêts scandinaves. L'essentiel a été sauvé pour conserver un rallye qui tient la route, conclu par une splendide victoire du duo Ogier-Ingrassia, talonné par un excellent Hayden Paddon.



OGIER NE FAIT PAS LES CHOSES À MOITIÉ

Leader du départ à l'arrivée, le triple champion du monde français n'a pourtant pas eu la partie facile. Il lui a fallu prendre tous les risques et avoir un peu de réussite pour s'imposer au terme d'une épreuve dont le kilométrage des spéciales a été nettement réduit.

Éric Briquet

Cinquante-six points en deux rallyes. Sébastien Ogier est déjà en avance sur le tableau de marche de la saison dernière avec deux victoires et surtout deux Power Stage remportées. Le carton plein réussi sur les deux manches hivernales que le Haut-Alpin apprécie lui permettra d'aborder la terre, au Mexique début mars (3-6 mars. Ndlr), avec une plus grande quiétude. D'autant que Jari-Matti Latvala, qui demeure son principal rival à voiture égale, n'a toujours pas ouvert son compteur 2016. Par rapport à la même époque, Ogier apparaît beaucoup plus serein. Sans doute parce qu'il sait qu'il peut toujours gagner des courses et des titres sur tous les terrains, en dépit d'une position sur la route qui le contraint à attaquer. « Je l'ai toujours dit. L'adrénaline monte et le plaisir aussi lorsque je flirte avec les limites. Par

moments, nous étions légèrement au-dessus, mais la réussite était avec nous. Avec Julien (Ingrassia, son copilote. Ndlr), j'ai fait le maximum. J'apprécie énormément le rallye de Suède où mon pilotage s'exprime naturellement », confie le champion en titre. Le pilote Volkswagen n'hésitait d'ailleurs pas à se livrer à certaines confidences après l'arrivée. Il avouait ainsi avoir pris des risques au prix de plusieurs grosses chaleurs, notamment le samedi. Cette tactique apparaît indispensable à ses yeux pour partir à la conquête d'un quatrième titre consécutif. « En début de saison, la stratégie consiste à prendre des risques. Quitte à être leader du championnat, l'objectif est de creuser l'écart rapidement. Si je n'y parvenais pas, je sais que je me retrouverai ensuite dans une position plus avantageuse sur la terre qui me permettrait de me refaire un peu plus faci-

lement. Sur l'étape de samedi, j'ai vraiment repoussé les limites comme je ne l'avais jamais fait encore. J'ai déjà attaqué fort sur des rallyes, mais c'est la journée où j'ai eu le plus de chaleurs de toute ma carrière. »

VOLANT TORDU

Trois victoires en quatre ans, sur une épreuve d'ordinaire « réservée » aux Nordiques, situent le niveau exceptionnel où se trouve l'équipage français. Les deux compères ont mené une épreuve, certes amputées d'une grande partie de son parcours, du départ à l'arrivée, malgré les embûches que la nature plaçait sur leur chemin, comme cette immense flaque qui envoya la VW Polo R dans les arbres le vendredi matin au cours de l'ES4. « Ma course a failli se terminer plus tôt que prévu ! Je suis sorti dans un gros piège après être parti en aquaplaning sur une grande mare. Il devait y avoir une vingtaine de mètres dans un virage, sans que l'on ait eu l'info précise. On nous avait prévenu d'un petit trou. On a pu s'estimer heureux de continuer. Tout le monde s'est fait une chaleur à cet endroit. Andreas (Mikkelsen. Ndlr)



Toujours plus haut : en Suède, le duo Ogier-Ingrassia a décroché sa 34^e victoire en WRC.

DPPI / S. BAUDIN

est sorti lui aussi. J'ai eu peur de percer le radiateur dans ce petit bosquet. » Sans perdre trop de temps, Ogier constatera, en terminant la spéciale, que le volant est tordu. Sur le routier suivant, il se souviendra avoir été mécanicien de course pour changer la biellette de direction. « Heureusement, nous avons embarqué les bonnes pièces à bord de la Polo... », souffle le pilote VW.

La réussite était donc de son côté, à l'inverse d'Andreas Mikkelsen qui perdit le contact avec son leader alors qu'il était l'un des rares à tenir le rythme en début de course, où deux de ses principaux adversaires, Latvala et Neuville, accumulaient les minutes de retard suite à des ennuis de transmission. Avec une avance oscillant entre vingt et trente secondes, le triple champion du monde se retrouva dans une position de plus en plus favorable en tête, malgré une nouvelle erreur dans l'ES8. L'écart augmenta encore à l'issue de la première spéciale du samedi, jouée sur un sol bien damé, suite à la chute de neige de la veille. Avec 32" d'avance sur la Hyundai d'Hayden Paddon, Ogier semblait maîtri-

ser la situation. Jusqu'au moment où une couche de neige dans laquelle il faisait la trace (ES12) fit fondre son avance. À ce moment, il imaginait perdre encore du temps au second passage, dans la longue spéciale de Vargasen (24,7 km). « J'ai bien roulé, mais je suis un peu spectateur, car ce n'est pas le même rallye pour ceux qui roulent après moi. Je vais continuer à attaquer, mais ce sera compliqué. La couche n'était pas épaisse, mais un peu compacte. Pour moi, ce n'est que de la neige. Une fois balayée, les suivants ont eu un sol plus dur où les clous sont devenus plus efficaces. Les conditions s'améliorent au fil des passages. Je concède plus de vingt secondes sur Paddon qui, lui-même, en perd autant sur Meeke qui partait encore plus loin derrière. »

DERRIÈRE ET DEVANT

Bien déterminé à préserver son avance qui avait chuté, sur la neige fraîche, sous la barre des dix secondes (8"8 exactement), Sébastien Ogier réalisera un festival le samedi après-midi, pour terminer la journée avec un écart qui avait quasiment doublé. Avec un pécule de dix-sept secondes sur Paddon avant l'étape dominicale, où seule la Power Stage avait été conservée au programme, le pilote VW Motorsport pouvait commencer à entrevoir une issue favorable. « Je suis

content d'en finir. Cet après-midi, c'était presque du n'importe quoi parce que j'ai pris des risques en attaquant très fort. C'est passé parce que j'avais une bonne étoile. Aujourd'hui, c'est le 13 février et l'anniversaire de ma femme. Ça m'a porté chance. Notamment dans ce virage en descente où je suis arrivé à fond de 6, quasiment au limiteur de régime, soit à près de 200 km/h. Le « droite » n'est pas à fond, mais presque et juste à l'entrée, le train arrière a décroché brutalement. Du coup, je suis resté à fond en butée de contrebraquage. J'ai un peu tapé dans les murs de neige. C'est passé, mais c'était très chaud. Ce ne fut pas le seul moment limite de l'après-midi. Je peux en compter trois ou quatre. J'ai exploité la totalité de la route, voire plus en utilisant toutes les cordes de manière un peu agressive pour garder le grip. Je savais qu'en roulant comme ça, je pouvais crever sur une pierre. Dans ma tête, je voulais tout tenter pour m'accrocher à cette première place. Gagner en Suède fait toujours plaisir, mais j'ai pensé avant tout au championnat. » Dimanche matin, Sébastien Ogier s'élançait pour la première fois du week-end derrière ses adversaires. Les trois points de la Power Stage lui semblaient promis. Il ne laissait pas filer l'occasion d'augmenter encore son avance au championnat.

Les multiples vainqueurs en Suède

Stig Blomqvist : **5** (1973, 1977, 1979, 1982, 1984)

Marcus Grönholm : **5** (2000, 2002, 2003, 2006, 2007)

Sébastien Ogier : **3** (2013, 2015, 2016)

Jari-Matti Latvala : **3** (2008, 2012, 2014)

Tommi Mäkinen : **3** (1996, 1998, 1999)

Kenneth Eriksson : **3** (1991, 1995, 1997)

Bjorn Waldegard : **2** (1975, 1978)

Hannu Mikkola : **2** (1981, 1983)

Mats Jonsson : **2** (1992, 1993)

Mikko Hirvonen : **2** (2010, 2011)

HAYDEN PADDON

“ON POURRA ALLER ENCORE PLUS VITE”

Excellent deuxième, le pilote néo-zélandais a égalé son meilleur résultat obtenu au rallye de Sardaigne 2015, et confirmé tout le bien que l'on pensait de lui. Mais le meilleur reste encore à venir...

Propos recueillis par Éric Bellegarde

QUE S'EST-IL PASSÉ AVANT LA PREMIÈRE SPÉCIALE DU RALLYE (ES 2. NDLR) ? L'ENSEMBLE DES PILOTES APPELAIT AU BOYCOTT POUR DES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ET IL SEMBLERAIT QUE VOUS ÉTIEZ LE SEUL À VOULOIR VOUS ÉLANCER...

On a dit que j'avais été le seul à m'opposer à cette tentative de boycott, ce qui n'était pas du tout le cas. On est tous d'accord pour militer afin que la voix des pilotes soit entendue par la FIA, à l'image de ce qui se fait déjà en Formule 1. Là où je n'étais pas d'accord, c'était sur la manière de protester. Les autres pilotes ne voulaient pas prendre le départ de cette spéciale. Mais de notre côté, nous avions des consignes du team nous disant que l'on devait s'élancer dans ce chrono, alors je les ai respectées.

CELA NE VOUS A SEMBLÉ-T-IL PAS DÉSTABILISÉ POUR LA SUITE...

Les routes suédoises sont si belles qu'elles figurent parmi mes favorites au monde. Depuis tout petit, j'ai rêvé devant les images de ce rallye, aussi c'est pour moi un événement incontournable du championnat. Mais même si je disposais pour la première fois de la nouvelle voiture (la Hyundai i20 WRC New Generation. Ndlr), j'aborda l'épreuve avec des ambitions mesurées. C'est sur la terre que j'ai pour objectif de jouer les premiers rôles. C'est pourquoi ma deuxième place est vraiment inespérée. Après, c'était ma troisième participation et j'ai énormément appris à chaque édition courue. L'an passé, j'ai terminé 5^e et engrangé beaucoup d'expérience à propos de la position sur la route, ou bien comment tirer le meilleur parti des pneus cloutés, dont le fonctionnement n'a rien à avoir avec les gommes terre. Année après année, c'est normal que je me montre plus rapide ici.

QU'EST-CE QUI VOUS A EMPÊCHÉ DE FAIRE VACILLER OGIER ?

J'ai essayé de profiter un maximum de ma position sur la route. Elle nous a favorisé le vendredi après-midi, et un petit peu le samedi matin. Mais j'ai compris dès le début du deuxième tour qu'il serait impossible de revenir sur Ogier. Il n'y avait plus de neige, la terre affleurait en surface, mon ordre de départ était devenu défavorable et je sentais que je perdais de nombreux clous en

roulant. Je n'avais, hélas, embarqué qu'une seule roue de secours, aussi je l'ai ensuite payé au deuxième passage dans Vargasen. De toute façon, ce n'était pas mon objectif de tenter de faire vaciller Ogier. Je n'ai jamais évolué à la limite ce week-end, comme je suis parfois parvenu à le faire sur la terre.

EST-CE LÀ TOUT DE MÊME VOTRE MEILLEUR RALLYE JUSQU'ALORS ?

C'est mon meilleur résultat avec la Sardaigne l'an passé, c'est également une bonne opération dans le cadre du championnat Constructeurs. En termes de performance pure, je me suis déjà montré meilleur sur d'autres courses. Avec un moteur qui a énormément progressé, la nouvelle voiture se comporte déjà très bien, mais je ne suis pas encore 100 % satisfait à son volant. Une fois nos petits soucis réglés, on pourra aller encore plus vite.

QU'EST-CE QUI NE VOUS CONVENAIT PAS DANS SON PILOTAGE ?

La nouvelle i20 WRC est véritablement différente de sa devancière, et elle réagit différemment. Il faut que j'adapte quelque peu mon pilotage. Mais il nous faut aussi peaufiner les réglages. Ici sur la neige, j'ai éprouvé beaucoup de difficultés pour lire efficacement le niveau d'adhérence, et déterminer le point de freinage optimal. J'avais tendance à freiner beaucoup trop tôt, ce qui avait le don de me frustrer. Pourtant sur la terre, j'arrive à évaluer avec précision le niveau de grip. Voilà donc certainement un point que je dois améliorer pour ma prochaine venue en Suède.



Le jeune pilote Hyundai a prouvé que la nouvelle i20 avait le potentiel pour jouer la gagne.

QU'EST-CE QUI EST SI DIFFÉRENT SUR CETTE NOUVELLE HYUNDAI i20 WRC ?

L'empattement plus long fait que l'on se débat davantage avec du sous-virage. Ce week-end, je n'avais pas la précision souhaitée sur le train avant. On a gagné en stabilité à haute vitesse mais un pilote a besoin d'évoluer en confiance au volant, de savoir que quand il veut braquer, l'auto répond à ses sollicitations et tourne. Peut-être devons-nous sacrifier un petit peu la stabilité pour retrouver du pouvoir directionnel.

VOUS AVEZ DIT EN SUÈDE NE PAS AVOIR POUR OBJECTIF DE VOUS MESURER À OGIER. LE TITRE DE CHAMPION DU MONDE NE VOUS INTÉRESSE-T-IL DONC PAS ?

Évidemment, mais ce n'est pas l'objectif de l'année. Je garde ça pour la saison prochaine... En 2016, je veux encore poursuivre mon apprentissage et je vais me concentrer rallye par rallye. C'est aussi le souhait du team de me voir progresser, plutôt que de stagner.

2016 SERA-T-ELLE L'ANNÉE DE VOTRE PREMIÈRE VICTOIRE MONDIALE ?

C'est le passage obligé si je veux être champion du monde un jour. C'est le prochain palier que je dois franchir. Je pense que j'aurai mes chances sur les rallyes terre européens. Il y en a certains que j'apprécie particulièrement, où je commence à disposer d'une expérience importante. La Finlande est véritablement mon préféré, il me rappelle ma Nouvelle-Zélande natale, c'est un peu comme mon deuxième rallye à la maison. Le Mexique et l'Argentine risquent en revanche d'être un peu difficiles pour moi.

QUELLES SONT LES CHANCES DE LA NOUVELLE i20 WRC FACE À LA POLO WRC SUR LA TERRE ?

J'ai effectué 800 km de tests à son volant depuis août l'année passée. Ce n'est pas énorme, mais suffisant pour avoir une bonne compréhension de l'auto. Aujourd'hui, la base est là, on est clairement sur la voie du succès. Reste à trouver la meilleure combinaison entre amortisseurs, différentiels, géométrie des trains... Jusqu'à récemment, nous avons effectué du développement pur et dur. Désormais, il nous faut nous concentrer sur l'affinement des réglages pour tirer la quintessence de la voiture. ●



#Hyundai Motorsport

Paddon est le 6^e pilote non-scandinave à terminer 2^e en Suède après Mouton, McRae, Sainz, Martin, Loeb et Neuville.



On a attendu trop longtemps depuis la Sardaigne l'an passé, mais quelle sensation incroyable d'être de retour sur le podium. On va faire en sorte de ne plus avoir à attendre autant de temps pour sabrer à nouveau le champagne.

WRC

TRAJECTOIRE

Né le 20 avril 1987 à Timaru (Nouvelle-Zélande). Copiloté par John Kennard (Néo-Zélandais, 57 ans) depuis 2005.

49

Départs en Mondial, dont 21 au volant d'une WRC

2^e

Meilleur résultat en WRC en Sardaigne 2015 et Suède 2016

1

Nombre d'abandon en WRC : Finlande 2015, sortie de route

10

Nombre de spéciales remportées

1^{er} rallye sur une WRC : Catalogne 2013 (Ford Fiesta RS WRC).

1^{er} rallye comme pilote officiel Hyundai : Sardaigne 2014.

Champion du monde Production en 2011.

3 PARTICIPATIONS EN SUEDE

23^e

2012 (S-WRC)

5^e

2015

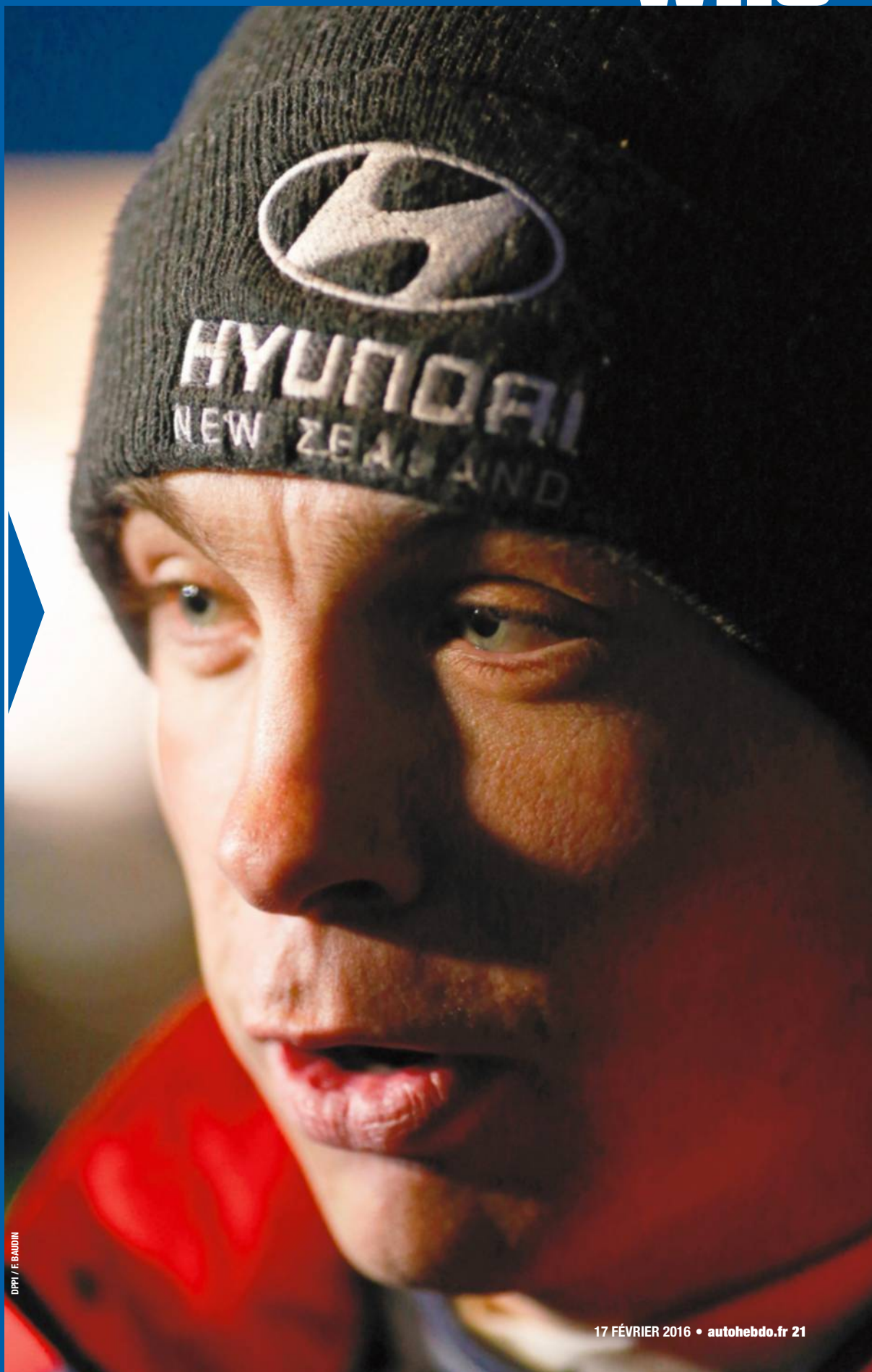
2^e

2016

EN WRC DEPUIS 2014

Paddon : 6,05 points / rallye

Neuville : 7,5 points / rallye



DIPPI / F. BAUDIN

LA SUÈDE A VRAIMENT EU CHAUD

Par son caractère hivernal, l'épreuve scandinave est un événement unique dans le calendrier. Cette année, une température excessivement élevée a néanmoins obligé les organisateurs à annuler neuf spéciales – soit plus de 40 % de la distance initiale – par faute de neige et à trouver des solutions d'urgence pour maintenir l'épreuve.

Éric Briquet

Fallait-il donner le départ ?

La question a été posée à toutes les équipes lors d'une réunion qui s'est tenue le lundi, soit à la veille du début des reconnaissances, finalement reportées de 24 heures. Or, tous les représentants des teams ont souhaité unanimement que la course se déroule. *A priori*, la première journée qui se déroulait en Norvège, un peu plus au nord, ne posait pas trop de soucis, à l'exception de la spéciale de Kirkaener, dont les deux passages ont été annulés, ainsi que de celle de Torsby (en Suède) dont les trois derniers kilomètres étaient jugés quasi impraticables. Le principal problème concernait surtout les épreuves chronométrées du samedi et du dimanche. Les pilotes ont tenté de donner leur avis. Sébastien Ogier et Kris Meeke étaient les leaders naturels pour s'exprimer devant les médias. Vendredi matin, tous se sont mobilisés pour refuser de prendre le départ de la spéciale de Torsby, estimant que les conditions de sécurité n'étaient pas assurées. Tous d'accord sauf un : Hayden Paddon. Cette absence d'unanimité a modifié la donne. « Si un seul d'entre nous décide de rouler, nous sommes obligés de prendre le départ, avouait Kris Meeke. Voilà pourquoi nous devons être prudents dans le futur. Si le rapport de sécurité estime que les conditions ne sont pas bonnes, nous ne devons pas partir. Nous avons eu de la chance. Les organisateurs ont fait du bon boulot. » En fait, personne ne savait vendredi matin que des travaux de maintenance avaient été effectués durant la nuit pour planifier la surface du sol, en bouchant les ornières puis en arrosant la terre afin de la compacter. Le résultat se révéla étonnant. Dans un premier temps, Michèle Mouton, déléguée à la Sécurité de la FIA, refusa de donner son aval. « Je suis passée tôt le ma-



Il a fallu user du système D pour faire un bonhomme de neige... sans neige.

tin dans la spéciale de Torsby. En tant que pilote, les conditions me faisaient dire que c'était roulant, mais en tant que responsable de la sécurité, je ne pouvais pas donner mon feu vert parce que ce n'était plus le même revêtement que les pilotes avaient vu pendant les reconnaissances. » Kris Meeke assure que le travail réalisé par les organisateurs, qui fut reconnu et salué par l'ensemble des acteurs, permettait de courir en toute sécurité. « Nous avons été prévenus sur la ligne de départ que le sol était dur et glacé. Le plus important pour nous est que le grip soit constant, du départ à l'arrivée. Le danger provient des changements soudains d'adhérence. Ce qui n'était pas le cas. Au Monte-Carlo, par exemple, on sait que les conditions évoluent, mais nous disposons d'ouvriers. »

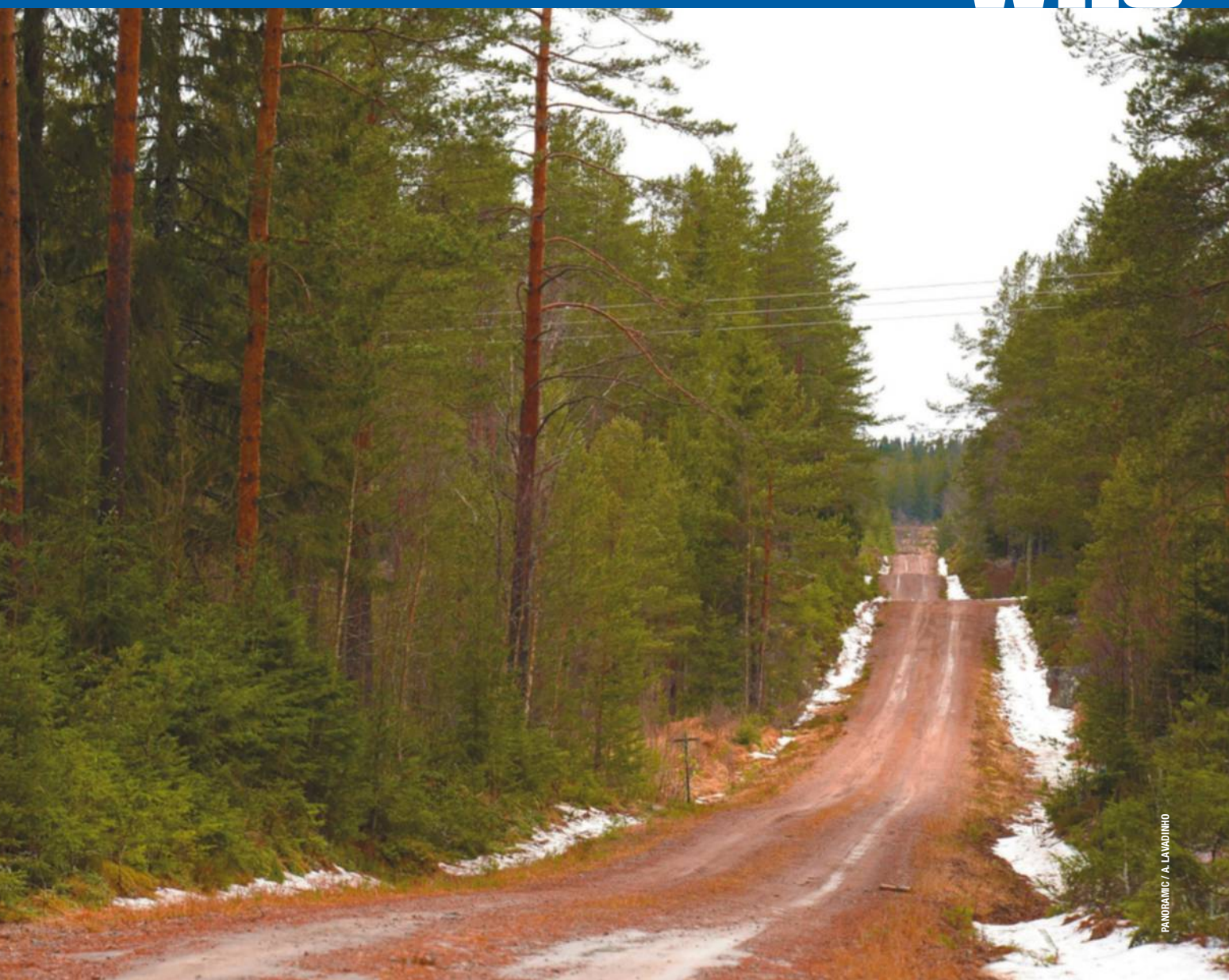
Existe-t-il des précédents ?

Inscrit au calendrier du championnat du monde depuis la première année, en 1973, le rallye de Suède n'a pas été organisé l'année suivante (premier choc pétrolier), ni en 1994 et 2009, lors des deux périodes d'alternance des épreuves imposées par



La preuve par l'image... Sur certaines portions, la neige était quasi absente. Ci-dessous, le tweet de Hayden Paddon qui fait état de l'inversion des climats lors des reconnaissances du Wales GB, en novembre dernier, et de la Suède.





PANDRANC / A. LAUDINHO

la FIA. Une seule fois donc, en 1990, la manche scandinave a été annulée en raison des conditions climatiques, insuffisamment hivernales pour assurer la bonne tenue de la course. L'autorisation de passage sur les pistes forestières peut être refusée au dernier moment, lorsque les risques d'endommager la surface des routes par la « morsure » des pneumatiques à clous sont élevés. Cette restriction impose au minimum que la terre soit gelée ou recouverte d'une couche de glace. Lorsque la neige est présente en abondance, selon la rudesse des hivers, les épais talus protecteurs façonnés par la lame des chasse-neige, sont appréciés des équipages afin d'amortir une éventuelle sortie de route à haute vitesse sur ce parcours ultra-rapide. En 2005, déjà, l'absence de neige avait rendu le parcours très cassant pour les mécaniques et les roues.

Sur les quinze dernières éditions, seule l'année 2006 a été jugée satisfaisante en qualité d'enneigement. Pour les autres, le terrain était tout juste gelé, avec une fine couche de neige en 2012, 2014 et 2015.

La sécurité était-elle assurée ?

Les organisateurs ont tout fait pour sauver leur épreuve. D'abord, en retardant les reconnaissances de 24 heures, entraînant la suppression du *shakedown* le jeudi matin. Ensuite, une première salve d'annulations de spéciales a été annoncée avant le départ. L'objectif était de maintenir au minimum 50 % du kilométrage chronométré afin de pouvoir assurer la distribution de la totalité des points. Lorsque le sol sablon-

neux n'est pas gelé ou couvert de neige, des ornières profondes se creusent rapidement. Dans ces conditions, il est hors de question de faire passer des voitures de course. En Norvège, aucun souci hormis l'absence de murs de neige épais et protecteurs. Pour les autres étapes du samedi et du dimanche (réduite à la seule *Power Stage*), les organisateurs ont paré au plus pressé. Heureusement, le retour du froid dans la nuit de vendredi à samedi et, surtout, la chute de neige fine (une couche de 5 à 10 cm par endroits) a permis de rendre praticable des routes qui ne l'étaient pas en début de semaine. La stratégie de lancer la course et de s'adapter en fonction de l'évolution des conditions du jour a été une réussite, voire une surprise, pour tous. Il faut dire qu'à aucun moment la sécurité des équipages n'a paru menacée.

LA SUÈDE A VRAIMENT EU CHAUD

Michelin
pouvait-il réagir ?

Lorsqu'une épreuve est censée se dérouler uniquement sur la neige ou la glace, et que la FIA impose un seul type de pneumatique afin de réduire les coûts, le département compétition de Michelin s'adapte à la réglementation. Mais dès que les conditions deviennent extrêmes, ce WRC « low cost », exigé par les constructeurs, atteint ses limites. Le « moindre coût » ne peut jamais offrir la même qualité qu'un produit dont le prix est plus élevé. À force de limiter le nombre et les types de pneumatiques, les aberrations deviennent de plus en plus nombreuses, rendant le spectacle ridicule, voire dangereux. Une année, en Irlande, les pneus « neige » ont été utilisés à la place des slicks sur l'asphalte inondé par des trombes d'eau. Au Monte-Carlo, les pilotes doivent rouler à 30 km/h sur la neige avec deux slicks croisés avec deux cloutés. Fallait-il fournir des pneus terre en Suède ? Impossible selon Jarmo Mahonen. « Le sol peut être meuble en surface, mais gelé en profondeur. Il n'y a pas d'alternative aux clous. » Une opinion partagée par Jacques Morelli, responsable WRC chez Michelin. « Le pneu clouté est indispensable. Même sur la terre, car il y a toujours un risque de rencontrer une plaque de glace. Dans ce cas, un pneu terre serait inefficace. Notre pneu « hiver » peut quand même fonctionner sur la terre. Certes, il se montrera moins performant qu'un produit spécifique pour cette surface, mais il tiendra quand même. Les pilotes devront gérer l'usure et surtout la perte des clous. » À propos de cas particuliers, Michelin a su réagir, comme le rappelle aussi Jacques Morelli. « Je me souviens d'une édition délicate en Australie, avec des gommes dures. L'année suivante, le problème a été résolu parce que nous avions dans la gamme des pneus tendres. Il a suffi d'amener les deux types pour permettre de couvrir toutes les conditions. En Suède, il n'y avait aucune solution de repli. » À défaut de fournir un autre type, deux pneumatiques cloutés supplémentaires ont été alloués aux concurrents, le vendredi matin, afin d'assurer l'essentiel.

Est-ce un épisode
climatique
exceptionnel ?

Guy Bottlaender, prévisionniste de Météo France, connaît bien les rallyes pour collaborer depuis des années avec Citroën Racing, ainsi qu'en WEC avec Toyota et Porsche. Il n'était pas présent en Suède, mais

a suivi l'évolution des conditions météorologiques à distance, annonçant avec une précision de l'ordre du centimètre la hauteur de la couche de neige qui allait tomber et la qualité de cette poudreuse. « L'élévation de la température moyenne de l'atmosphère a adouci le climat. Nous avons déjà eu des hivers doux par le passé, mais pas un réchauffement de 5°C au-dessus des normales saisonnières. 2016 est l'un des plus chauds, mais cela ne signifie rien pour l'année prochaine. Il fait doux en Europe occidentale, mais très froid sur le Groenland, la côte Est des États-Unis et du Canada. L'anticyclone, qui est en principe au-dessus de l'Europe continentale, s'est décalé vers la Sibérie. » Est-ce une conséquence d'El Niño, ce courant chaud dans le Pacifique ? « Quand il existe un déséquilibre dans une région du globe, reprend Guy Bottlaender, on le retrouve aussi ailleurs. Dès que l'océan Atlantique se réchauffe, c'est comme une casserole qui bout. L'eau s'évapore et les vents d'ouest-sud ouest dominants ramènent cette douceur humide et maritime. La température de l'air est presque équivalente à celle de l'eau. Le temps est moins stable qu'avant. La neige est tombée en

Suède, puis elle a fondu. Les organisateurs ont eu de la chance d'avoir des températures froides jeudi soir. Mais vendredi, avec la couverture nuageuse et la neige qui allaient isoler thermiquement le sol, faisant même remonter la température du sol, il n'y aurait plus eu la possibilité de fabriquer de la glace en arrosant la terre. »

Faudra-t-il organiser
le rallye dans
une autre région ?

La question va immanquablement être posée de nouveau. Si le rallye de Suède se déroule dans la région du Värmland (littéralement « Pays chaud » en suédois. Ndlr), situé à l'ouest du pays, près de la frontière norvégienne, c'est uniquement dû au financement apporté par la ville de Karlstad, qui a récupéré cette année le parc d'assistance. Payer cher pour ne voir que les podiums de départ et d'arrivée, ainsi que la tenue d'une super spéciale sur l'hippodrome local, a été jugé insuffisant lors des précédentes éditions. À ce prix, les organisateurs n'ont pas hésité à



Les clous ont souffert
sur ces surfaces trop
chaudes.

rajouter 200 km de tronçon de liaison. Depuis 2011, année où la FIA a imposé un seul type de pneumatique à clous, les éditions du rallye de Suède se sont succédé en « passant » de justesse... dans les clous. Les conditions extrêmes ayant rendu presque impossible l'organisation en 2016, Jarmo Mahonen, directeur des rallyes à la FIA, fera le point, après l'arrivée de cette 64^e édition, avec les organisateurs. « *Nous avons eu beaucoup de réunions, avec toutes les parties prenantes, soulignait le Finlandais. Le lundi, les équipes ont toutes répondu oui lorsque nous leur avons demandé leur accord pour prendre le départ trois jours plus tard.* »

L'avenir du rallye de Suède est-il menacé ?

Plus maintenant. Sitôt l'épreuve terminée, l'organisation a publié un communiqué de presse annonçant la signature d'un nouveau contrat de trois ans avec le promoteur WRC, et dans lequel Glenn Olsson, directeur de la manche scandinave, déclarait : « *Il y a une*



Glenn Olsson, directeur du rallye de Suède, a su maintenir le cap malgré la tempête.

semaine, nous étions plus morts que vivants et nous n'avions aucune visibilité sur l'avenir de notre épreuve. Nous avons réussi à organiser le rallye, et nous sommes heureux d'annoncer cet agrément pour trois années supplémentaires. » Contacté par nos soins, Glenn Olsson nous a livré quelques pistes sur les prochaines éditions. Le communiqué n'évoque pas la ville de Karlstad ou la région du Värmland : « *Il est trop tôt pour annoncer où se déroulera le rallye en 2017. Nous avons déjà beaucoup discuté et réfléchi à plusieurs solutions afin d'obtenir la garantie d'avoir des conditions hivernales. Nous allons devoir présenter un plan pour les années à venir. Nous devons tenir compte de plusieurs paramètres comme le budget et les capacités d'hébergement. Le dialogue avec le promoteur porte essentiellement sur la localisation de l'épreuve. Notre objectif est de présenter une première version de l'itinéraire d'ici deux mois.* »

La Suède peut-elle se passer de la Norvège ?

L'association entre les deux pays remonte à 2012, répondant à une volonté de la FIA d'impliquer plusieurs pays dans un même rallye. L'Alsace et l'Allemagne n'ont jamais réussi à s'accorder, et l'expérience de la Pologne avec la Lituanie, en 2014, a tourné au fiasco. Seuls les deux pays scandinaves voisins ont réussi à organiser un parcours à cheval sur la frontière, avec une première étape se déroulant presque exclusivement en Norvège. Cet accord portait encore sur l'édition 2016, qui marquait aussi la fin du présent contrat. Avec le nouvel accord portant sur les années 2017, 2018 et 2019, le partenariat entre la Suède et la Norvège devrait perdurer. Une aubaine pour les organisateurs suédois qui y trouvent non seulement une manne financière, mais aussi des conditions climatiques plus sévères en raison de l'altitude des collines norvégiennes de la région de Kongsvinger. « *Nous n'avons*

aucune raison de ne pas continuer avec la Norvège », nous a confirmé Glenn Olsson.

Quelles étaient les autres solutions pour le promoteur ?

Oliver Ciesla, directeur et promoteur du WRC, certifie qu'une épreuve hivernale est absolument indispensable au calendrier WRC. Encore faut-il que la carte postale, avec les maisons en bois rouge sur fond de champs blancs immaculés, soit dans le cadre des caméras. Sans sa couverture enneigée, la Suède est un pays plat, d'une infinie tristesse pour peu que le plafond nuageux ombrage les forêts où sont tracées les spéciales. « *Nous avons besoin de ce type de rallye, reprend Ciesla. Mais nous avons également besoin de garanties concernant les*



Oliver Ciesla, promoteur du WRC, a renouvelé sa confiance en la Suède pour préparer l'avenir.

conditions hivernales. » Le calendrier n'étant pas extensible, la place pour une deuxième épreuve hivernale n'existe pas. « *Nous aimons la Suède*, poursuit Ciesla. Les organisateurs se démènent pour améliorer leur épreuve sur le plan marketing. Leur seul problème est l'enneigement, qui est devenu une loterie. C'est la conséquence de la localisation du rallye autour de Karlstad. La priorité, cette année, a été d'assurer l'organisation du rallye en toute sécurité et de retransmettre en direct toutes les spéciales que les fans attendaient devant leur écran de télévision. » Les options ont été étudiées pour trouver un autre pays où les rallyes existent déjà au sein d'un championnat national, avec des organisateurs professionnels. Le Canada et surtout le Japon étaient des pistes envisageables, mais aucune équipe n'aurait accepté une nouvelle épreuve outre-mer, chose impossible à caser dans le calendrier entre le Monte-Carlo et le Mexique. En Europe, les alternatives ne sont pas nombreuses : la Russie, les pays baltes (la Lettonie, inscrite en ERC, a carrément annulé son épreuve, il y a quelques semaines, à cause du redoux... Ndlr), la Laponie ? Le nord de la Suède demeure donc pour l'instant la meilleure piste à suivre. ●



MICHELIN

AVEC HENNING ET OSCAR, SON FILS

LES SOLBERG EN FAMILLE

Depuis douze mois, Henning Solberg figure de temps à autre sur la liste des engagés d'une manche WRC avant de passer rapidement dans celle des forfaits. Cependant, l'aîné de la fratrie trouve toujours une solution pour courir à domicile, tant sa passion pour le pilotage sur la neige demeure intacte. Au volant d'une Ford Fiesta WRC de M-Sport, Henning a conservé son enthousiasme légendaire pour expliquer, dans un grand éclat de rire, que le moteur a coupé durant près d'une minute dans la spéciale de Torsby où il n'a

concéderé pourtant que vingt-deux secondes. « *Je n'ai jamais dit que je me retirais. J'ai toujours envie de courir.* » Malgré un style à l'ancienne très spectaculaire, mais pas forcément efficace, le vétéran norvégien - 43 ans - a signé un résultat honnête avec la 7^e place au scratch. « *J'ai eu des soucis avec la palette de changement de vitesses durant tout le rallye, ce qui m'a fait perdre cinq secondes par spéciales* ». Le rallye de Suède marquait aussi les grands débuts en Mondial de son fils Oscar, tout juste âgé de 18 ans, sur une Subaru Impreza WRX

Sti, qui disputait son troisième rallye. « *Bien sûr que je cherche à l'aider, confirme Henning. J'ai un budget pour une demi-saison en WRC. Si M-Sport peut me fournir une Fiesta, je serai présent sur les rallyes en même temps que lui. Il va disputer le Drive DMACK Fiesta Trophy.* » L'histoire retiendra que Solberg Junior aura été classé 38^e et dernier de son premier rallye WRC après une première journée catastrophique en raison d'un problème de transmission, avant d'améliorer ses chronos le samedi. Le demi-frère d'Oscar, Pontus Tidemand (25 ans) évolue dans

les rangs de Skoda Motorsport. L'ancien vainqueur de la WRC Academy 2013, puis champion d'Asie-Pacifique en 2015, a bataillé ferme en WRC2 face à Elfyn Evans. Le Suédois a décroché la médaille d'argent en WRC2. Toujours chez les Solberg, Petter et son fils Oliver se sont contentés de suivre la course en spectateurs, tandis que sa femme Pernilla (membre de la famille Walfridsson, une dynastie du rallye depuis trois générations) a vu sa cousine Miriam, qui naviguait Anders Grondal, échouer à deux secondes du podium en WRC2.

E. Bri

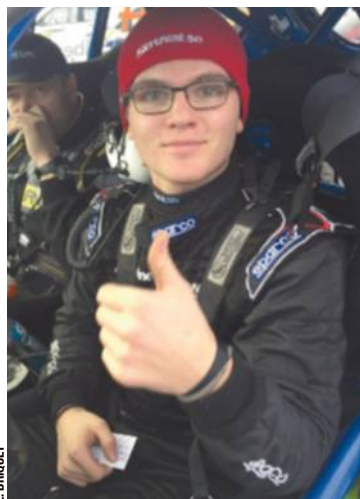


DPPI / A. GUILLAMOT



DPPI / E. BAUDIN

Chez les Solberg, le rallye est inscrit dans les gènes. Henning, le père (ci-dessus), a refait une apparition au volant d'une Fiesta WRC, tandis que le fiston, Oscar (ci-dessous), a débuté en Mondial avec une Subaru Impreza WRX.



E. BRIQUET



DPPI / E. BAUDIN



@RallySweden

Nous avons un nouveau record au saut de Colin Crest. Brynildsen a sauté 45 m. Félicitations !

WRC

LA PERLE DU WEEK-END

« Avant le départ en Suède, tu espères Claudia Schiffer puis, après, tu as Josiane Balasko »



Didier Clément, ingénieur Citroën Racing, à propos de l'évolution du parcours.

VITE

Hänninen

Le Finlandais a effectué les reconnaissances en prévision du futur. Interrogé sur place, Lasse Lampi, l'ancien pilote proche de Hänninen, n'a rien confirmé quant à un programme en WRC. Ni démenti le poste d'essayeur de la Toyota Yaris WRC qui devrait revenir au champion du monde S-WRC 2011.

Kristofferson

Habituellement engagé en WRX sur une VW de son propre team, l'ancien pistard Johan Kristofferson (28 ans) a réalisé son rêve en disputant son tout premier rallye, de surcroît à domicile. Évoluant sur une Skoda Fabia S2000, le Suédois a signé un seul chrono probant, le 9^e dans la Super Spéciale de Karlstad, dont le profil était proche d'une piste de rallycross.

Stratégie

Ex-ingénieur PSA sous l'ère Citroën C4 WRC puis Peugeot 908, Christophe Besse a depuis créé sa propre société pour élaborer des logiciels de stratégie de course, utilisés notamment par Porsche dans le cadre du WEC. Pour l'occasion, Hyundai testait celui que le Français a développé à destination du rallye.

Foulon

Si le titre « Production Cup » au sein du WRC2 n'est plus délivré par la FIA en 2016, les Mitsubishi Lancer n'ont pas disparu du paysage des rallyes. Dont celle du Français Alain Foulon, associé à Gilles Delarche. Un problème de commande de boîte les a retardés le vendredi, mais le duo est reparti le samedi en Rallye 2.



Malcolm Wilson

Directeur de M-Sport



DPPI / F. BAUDIN

Interrogé quant au début de saison compliqué d'Éric Camilli qui s'est soldé par deux sorties de route, au Monte-Carlo puis en Suède, l'Anglais demeure optimiste sur la suite de la saison.

Comment expliquez-vous ces deux abandons ?

Ce n'est pas un départ facile pour Éric. Ça me rappelle les débuts de Thierry Neuville. Il avait commencé à avoir de bons résultats à partir de la mi-saison. Je classe ces deux sorties comme deux accidents de débutant. Le premier a été provoqué par un manque de vitesse, car il s'est montré trop prudent, et le second en Suède, qui a été assez violent, est dû à son inexpérience. Il s'est trompé en notant l'angle du virage en prenant ses notes. En plus, les conditions en course étaient complètement différentes de ce qu'il avait eu lors des reconnaissances. Je suis confiant sur le fait que ce sont deux erreurs qu'il ne reproduira plus. Mais il en commettra d'autres.

Ressentez-vous de la déception ou de la frustration ?

Il ne faut pas oublier que son niveau d'expérience est très faible. Éric n'a disputé qu'un petit nombre de rallyes (*la Suède est son 12^e départ en WRC, Ndlr*) avant de commencer cette saison avec la Fiesta WRC. Il est de loin le pilote le moins expérimenté que j'ai lancé. C'est le plus grand pari que j'ai jamais fait avec un espoir. Mais je suis

confiant. Il me le rendra. Je pourrais être ennuyé par ce début de saison, mais je ne le suis pas. Il faut plutôt regarder devant et se dire qu'il lui reste douze rallyes à disputer. Éric conserve mon soutien à 100 %. Je ne veux surtout pas qu'il perde son enthousiasme, sa passion, en bridant sa vitesse de pointe. Nous avons beaucoup discuté après son abandon. Je lui ai demandé de se concentrer sur le Mexique où son objectif sera de terminer le rallye. Cela servira de plate-forme pour préparer les épreuves suivantes. À partir du Portugal, un rallye qu'il connaît, il pourra ainsi être plus relax. Il n'a aucune pression.

Propos recueillis par É. Briquet



La course d'Éric Camilli s'est terminée entre les sapins.

© M. RALLY

WRC3

Du talent sans limite... d'âge

À 62 ans, Michel Fabre s'est lancé dans une aventure insolite dont la conclusion pourrait déboucher sur un titre de champion du monde en WRC3, réservée aux voitures à deux roues motrices.

Utilisant au maximum les possibilités offertes par la réglementation, l'entrepreneur aménageur de terrains installé à Aubagne (Bouches-du-Rhône) a établi un calendrier qui devrait lui permettre de scorer le plus possible, lors de chaque épreuve. En Suède, par exemple, il était le seul engagé dans cette catégorie avec la Citroën DS3 R3, préparée par Sainteloc Racing. Navigué par le jeune Maxime Vilmoth, Fabre avait l'assurance de marquer le maximum de points... à condition de terminer.



DPPI / F. BAUDIN

« J'ai longtemps couru en rallye, mais le dernier remonte à 27 ans. J'ai repris la compétition avec une Austin Healey au Monte-Carlo historique l'an passé, mais j'ai trouvé que cela n'allait pas assez vite. Alors, je suis revenu aux courses modernes avec l'idée de monter un programme sympa. Monte-Carlo, Suède, Mexique, Argentine, Chine,

Corse, Catalogne et Australie ! Je dois tout réapprendre, mais je ne suis pas là pour amuser la galerie. J'ai un super navigateur. Chaque fois que je n'ai pas le cœur, c'est lui qui me le donne... » Huitième en WRC3 à Monaco et « vainqueur » en Suède, Michel Fabre prend la tête du championnat devant Ole Christian Veiby et Jordan Berfa.

E. Bri.

KRIS MEEKE

LE CONTRAT DE CONFIANCE

Désormais investi du rôle de pilote référence de Citroën Racing, pour son retour officiel en WRC à horizon 2017, l'Irlandais du Nord est un homme comblé, débarrassé de l'obligation permanente de prouver sa valeur. **Éric Bellegarde**

Un air de déjà-vu. Au rallye de Grande-Bretagne 2015, en novembre dernier, Kris Meeke répétait à l'envi qu'il s'agissait peut-être là de son ultime course en tant que pilote officiel. Fin 2014 déjà, il avait vécu pareil scénario, éprouvé pareille inquiétude, avant de se voir donner une nouvelle chance par Citroën pour une deuxième saison complète dans la catégorie reine. « *Compte tenu de ce que j'avais réalisé au cours des deux dernières années, il aurait été décevant que ma*

carrière ne connaisse pas de suite, souligne aujourd'hui le pilote britannique. *J'espérais que les discussions en cours aboutissent. Mais quand le rallye s'est terminé, je n'avais effectivement rien de concret. Si je n'avais pas fait un bon résultat, ma carrière se serait sans doute arrêtée là.* » Sauf qu'il concluait l'épreuve anglaise au 2^e rang, après avoir offert une belle réplique à Sébastien Ogier. Dans le même temps, une proposition arriva en provenance de Tommi Mäkinen, en pleine construction de son équipe Toyo-

ta Gazoo Racing pour 2017. Le manager finlandais confronté, à l'instar de Citroën Racing, à la pénurie de pilotes de pointe, voyait là l'une des dernières opportunités - avec Thierry Neuville ? - de mettre la main sur un potentiel numéro 1. Deux rencontres eurent lieu. Avant que Kris Meeke ne fasse finalement le choix de la fidélité : Citroën Racing, qui l'avait relancé à l'été 2013, en lui offrant deux piges en Finlande puis Australie, alors qu'il semblait se diriger vers une retraite anticipée.



Une formation qui lui permit aussi de raffer son premier succès mondial, au rallye d'Argentine 2015.

COMBINAISON GAGNANTE

Le 16 décembre 2015, Citroën Racing annonçait qu'elle faisait de lui le pilote phare de son retour officiel en WRC à horizon 2017, de même que le principal responsable du développement de sa future C3 WRC cinq portes. « Le fait que la marque se réengage en rallye en y concentrant tous ses efforts a été déterminant, poursuit-il. On sait tous que son principal objectif, entre 2014 et 2016, c'était le WTCC. Alors certes, Citroën m'a offert une opportunité fantastique ces deux dernières saisons, mais sans véritable développement ni moyens équivalents à ceux déployés par VW, c'était parfois difficile, frustrant aussi. C'était également important pour moi de pouvoir disputer quelques rallyes cette année (Meeke devrait en courir six ou sept sous les couleurs de PH Sport, la structure satellite de Citroën Racing, un nombre de participations quasi équivalent étant aussi envisagé pour Stéphane Lefebvre et Craig Breen. Mais le plan initial a déjà évolué par deux fois... Ndlr). Tout dépendra du planning d'essais de la nouvelle voiture. Il y a encore beaucoup de manches où je manque d'expérience. Il faut continuer à piloter à vitesse « rallye » pour rester affûté. Quand on se mesure à Ogier, Latvala ou Mikkelsen, on ne peut pas passer une année sans courir et espérer pouvoir revenir ensuite au même niveau de compétitivité. En fait, c'est une combinaison de plusieurs choses qui s'est avérée décisive pour moi. Quand on regarde l'histoire du championnat du monde, notamment l'époque où le rallye constituait le programme prioritaire de Citroën, l'équipe a élaboré plus d'une voiture gagnante, avec la Xsara, la C4 puis la DS3. J'ai foi en sa capacité à construire une auto redoutable pour 2017. Ses membres ont l'expérience et le professionnalisme pour. »

NOUVEAU PALIER

Avec un contrat de trois ans en poche, soit le plus long dont il n'ait jamais bénéficié au cours de sa carrière, Kris Meeke sait son avenir assuré. Il n'est donc plus contraint de courir après la reconnaissance à chaque rendez-vous. Un plus considérable pour la confiance. « Avant le Monte-Carlo, il était difficile pour moi de mesurer le réel impact de la signature de ce contrat. Mais à la lueur du très bon rallye effectué, je me dis que je me sens plus libéré au volant, abonde le pilote britannique âgé de 36 ans. On est toujours plus performant lorsque l'on est détendu. Il y a eu un changement d'état d'esprit à mon égard. Le fait que la marque veuille que je reste, qu'elle ait fait en sorte de me garder, confirme que j'ai ma place en championnat du monde. Avant, il me fallait sans cesse prouver que je la méritais.

L'Irlandais du Nord laisse la porte ouverte à toute modification de son programme 2016.



J'ÉVOLUE DANS DE MEILLEURES DISPOSITIONS, JE SUIS PLUS RELAX, ET JE PEUX REGARDER DE L'AVANT PLUS SEREINEMENT

tais. Ce n'était pas une situation facile à gérer. Aujourd'hui, nous avançons dans la même direction et partageons les mêmes ambitions : être champions du monde ensemble. Tout ça fait que j'évolue dans de meilleures dispositions, je suis plus relax, et je peux regarder de l'avant sereinement. Je me suis vraiment régalé sur le Monte-Carlo. C'est la première fois d'ailleurs que j'éprouve un tel sentiment sur cette épreuve. Plus les conditions étaient difficiles et plus je prenais du plaisir. Nous avons la vitesse et la confiance, pour signer des scratches avec cinq ou six secondes d'avance, et nous battre pour la victoire face à Ogier sur son propre terrain. Cela me porte à penser que j'ai franchi un nouveau palier. »

PASSION POUR LE DÉVELOPPEMENT

Kris Meeke était bien parti pour le confirmer en Suède, évoluant au deuxième rang, à une vingtaine de secondes d'Ogier, lorsqu'une pierre dans une corde pourtant anodine, brait un élément du demi-train avant droit et le contraignait à recourir au Rallye 2 pour poursuivre. Mais, comme au Monte-Carlo, la malchance semblait être la seule responsable, les images prises en

caméra embarquée ne faisant état d'aucune prise de risques exagérée. D'ailleurs, Latvala y rompait également un élément de suspension. Il lui faudra désormais attendre le Portugal (19-22 mai. Ndlr) pour goûter à nouveau à l'ivresse de la compétition. Ni le Mexique ni l'Argentine ne sont, en effet, prévus à son programme. Cette absence lui permettra de mener à bien les premiers ébrouements de la nouvelle C3 WRC. Des roulages à Satory sont envisagés pour la fin mars avant qu'une véritable première séance d'essais n'intervienne en avril. Cette facette du métier, Kris Meeke l'apprécie. Il s'est même construit une petite notoriété en la matière. « Peut-être justement parce que j'aime prendre part au développement d'une auto. Beaucoup de pilotes ne prennent pas de plaisir à effectuer de longues journées de tests, moi oui, rétorque-t-il. J'adore travailler avec les ingénieurs, aborder les problèmes rencontrés, écouter les solutions qu'ils proposent. Il faut faire confiance à son instinct, à ses sensations, pour délivrer un ressenti pertinent, se remémorer comment la voiture a réagi à tel ou tel réglage, telles ou telles conditions. J'ai travaillé sur la C2 S1600, la R2, la R2 Max, la DS3 R3, un petit peu sur les Xsara, C4 et DS3 WRC, un petit peu également sur les Peugeot 208 et DS3 R5. J'ai également œuvré au développement de la Mini JCW WRC. Mais je fais en sorte à chaque fois de rester dans mon domaine. J'ai certes moi-même fait des études d'ingénieur plus jeune, mais honnêtement, les gars qui travaillent en WRC, sont bien plus intelligents que moi... » Leurs compétences désormais réunies laissent augurer de belles perspectives pour la future Citroën WRC. ●

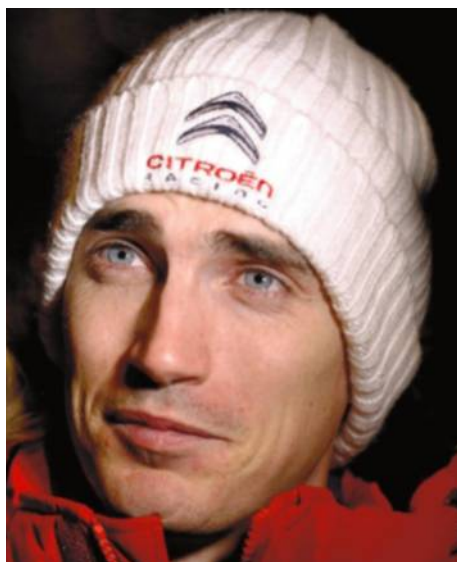
CANDIDATS À UN POSTE DE PILOTE OFFICIEL

DES PLACES À PRENDRE

Avec l'entrée en lice du Toyota Gazoo Racing et le retour en force de Citroën Racing, l'année 2017 devrait permettre à quelques espoirs d'obtenir un baquet à temps plein dans la catégorie reine. Tour d'horizon des principaux prétendants.

Éric Bellegarde

CRAIG BREEN
CITROËN RACING



DPPI / F. BAUDIN

ÉRIC CAMILLI
M-SPORT



DPPI / F. BAUDIN

ELFYN EVANS
M-SPORT



DPPI / F. BAUDIN

L'ex-pilote Peugeot Sport en ERC puis WRC2, est la surprise du casting de Citroën cette saison. Après Lefebvre au Monte-Carlo, c'est lui qui héritait de la deuxième DS3 WRC, alignée en Suède par PH Sport, en complément de Meeke et Al-Qassimi. Mais avec quatre vingt kilomètres de tests effectués majoritairement sur de la boue, il s'avouait quelque peu dépaycé lors de l'ouverture des hostilités sur une glace, finalement bien présente. Il n'empêche que s'il découvrirait pour l'occasion sa nouvelle monture, le champion du monde Junior 2011, vainqueur aussi de l'ancêtre du WRC2 en 2012 (S-WRC), et désormais âgé de 26 ans, en était à sa quatrième participation en Suède, la deuxième sur une WRC après 2014 (Ford Fiesta WRC). Dans ce contexte, sa prestation certes exempte d'erreurs, peut être considérée comme correcte, sans plus. Il profitait néanmoins de sa bonne position sur la route pour signer un joli 3^e temps dans l'ES7. Dans le match indirect qui l'oppose à Lefebvre, il devra sans aucun doute hausser le ton. Stéphane Lefebvre avait, quant à lui, effectué le déplacement pour réaliser les reconnaissances, puis pour jouer les informateurs météo. Le jeune Nordiste pourrait reprendre du service au Portugal, fin mai.

Le Niçois a sa place assurée pour deux ans chez M-Sport. Il n'empêche que si sa première saison en WRC s'avérait concluante, il pourrait intéresser d'autres formations plus huppées. Dès le vendredi en Suède, le plus inexpérimenté des espoirs en lice faisait montre d'une belle faculté d'adaptation pour sa découverte du terrain. Après un premier tour difficile, passé à composer avec des notes sous-évaluées, il laissait entrevoir de belles dispositions sur le second, en partie grâce à une position sur la route avantageuse. Sans un tête-à-queue, il était bien parti pour s'illustrer et faire jeu égal avec Ostberg dans l'ES 7. Mais il se faisait surprendre dès la reprise le lendemain (ES 10) et partait en tonneaux à haute vitesse. Deuxième sortie en deux rallyes... « C'est vraiment dommage », commentait-il après coup. L'objectif était de finir et nous étions partis sur un rythme pour. Hélas, dans le virage en question, ma note était trop élevée. C'est la seule spéciale que l'on a reconnue sur terre, et où l'on est passé sur la neige... Peut-être que cela a joué. J'ai encore du mal à jauger le bon rythme à adopter avec une WRC. » Guère étonnant dans la mesure où il y a tout juste deux ans, il évoluait encore en championnat de France sur une Peugeot 208 R2.

À croire que sa rétrogradation en WRC2 a décuplé la motivation du Gallois de 27 ans. Après le Monte-Carlo, il a signé en Suède une deuxième victoire consécutive de catégorie, qui ne souffre d'aucune contestation, face à une pléiade de spécialistes scandinaves. Outre la vitesse de pointe affichée au volant de sa Ford Fiesta R5 Evo, c'est surtout la manière employée par celui qui termina 2^e du Tour de Corse en 2015, qui a séduit. « Comparé à l'an passé, il a gagné en assurance », explique une source proche de l'équipe anglaise. Il n'a plus tendance à hésiter au moment des choix de pneus, il sait ce qu'il veut. » Des propos confirmés par Malcolm Wilson, patron de l'équipe M-Sport : « Ce qui m'a le plus impressionné ce week-end, c'est surtout la maturité avec laquelle, il a géré sa course. À présent, on ne le verra pas au Mexique, puisqu'il disputera au même moment une manche du championnat de Grande-Bretagne des rallyes. Mais nous l'avons inscrit au championnat WRC2, donc il prendra part aux sept rendez-vous nécessaires. Je peux également vous dire qu'on le verra au volant de la WRC au cours de la saison. » Et si cette année de transition valait au champion JWRC 2012 de rebondir ?



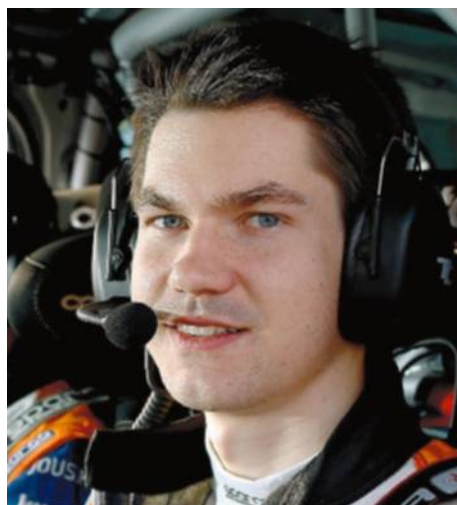
Craig Breen

Rallier l'arrivée était notre principal objectif.
Je crois que l'on peut être vraiment très content.

WRC

TEEMU SUNINEN

TOYOTA MOTORSPORT GmbH



Avec le départ d'Éric Camilli pour M-Sport, le tout jeune (22 ans) Teemu Suninen est le dernier survivant du programme de détection de talents, lancé initialement par Toyota Motorsport GmbH, en vue de l'arrivée de la marque nipponne en WRC à horizon 2017. Le refroidissement depuis des relations entre TMG et Tommi Mäkinen, intronisé entre-temps directeur de l'équipe Toyota Gazoo Racing, ne joue pas forcément en sa faveur. Du moins en apparence, car le Finlandais est couvé par son célèbre compatriote manager, Timo Jouhki, qui joue un rôle déterminant dans la carrière de pilote de Mäkinen. Il n'empêche, il faudra mériter sa place, d'autant plus si les candidats se pressent au portillon. Pour ce faire, il bénéficie d'un programme en Skoda Fabia R5 d'une bonne dizaine de courses, majoritairement assuré par Oreca, mais aussi par l'équipe de Toni Gardemeister sur l'une ou l'autre épreuves outre-mer. Au Monte-Carlo, une sortie de route dès le shakedown calma d'entrée ses ardeurs. En Suède, s'il découvrait l'épreuve, il était déjà familier de ce genre de conditions hivernales, et réalisait une superbe course pour terminer 2^e de catégorie RC2, 14"6 derrière Evans. Et ce bien qu'il ait été condamné à s'élancer de loin, faute d'avoir inscrit l'événement à son programme WRC2. Prometteur.

PONTUS TIDEMAND

ESAPEKKA LAPPI

SKODA MOTORSPORT



Tous deux n'ont pas pour seul point commun d'être pilotes officiels Skoda Motorsport et d'être âgés de 25 ans, ils sont aussi managés par les mêmes personnes : la structure norvégienne Even chère à Erik T. Veiby, qui gère également les intérêts d'Andreas Mikkelsen. On a longtemps prêté à Lappi le plus gros potentiel, le voyant un coup chez VW Motorsport, un autre chez Toyota. Mais le Finlandais a vu sa côte redescendre en s'inclinant pour le gain du championnat WRC2 en 2015, suite notamment à deux sorties en Allemagne et en Catalogne. Il devra cette année conclure s'il veut espérer un futur au sommet, mais il retrouvera à nouveau son équipier Tidemand en travers de sa route. Très expérimenté en Suède (cinquième participation dont deux en WRC), ce dernier aurait sans doute pu briguer la victoire sans une avarie de cardan (ES 7). Diminué quant à lui par une vilaine fièvre, et auteur d'une incursion dans un fossé (ES 8), Lappi n'en a pas moins sauvé une jolie troisième place pour sa découverte de l'épreuve.

NOVIKOV EN INVITÉ SURPRISE

Citroën cherche ses espoirs

Pour trouver celui ou ceux qui revêtiront le costume de deuxième pilote officiel en 2017, Citroën Racing ne se contentera pas d'analyser les performances de Stéphane Lefebvre et Craig Breen, sur la sélection d'épreuves qu'ils courront en DS3 WRC, cette saison. La firme aux chevrons a aussi décidé de convier quelques pilotes, qui ambitionnaient de disputer un programme en WRC2 cette année, à une sorte de compétition interne sur cinq rendez-vous communs obligatoires, et ce à compter du Portugal (20-22 mai. *Ndlr*). À gagner : une participation au rallye d'Espagne ainsi qu'au Wales GB sur une Citroën DS3 WRC. « L'idée, c'est de permettre à une sélection d'espoirs de se mettre en évidence pour faire éventuellement un step dans leur carrière par la suite, soit chez nous, soit chez d'autres constructeurs, admet Yves Matton, directeur de Citroën Racing. En plus de Lefebvre et Breen, cela nous permet de comparer les comportements d'autres pilotes en situation de concurrence directe. » Les pilotes pressentis se nomment Quentin Gilbert, champion JWRC en titre, Yoann Bonato, l'Estonien Karl Kruuda, Sébastien Chardonnet semble-t-il aussi, mais la principale surprise viendrait de la présence dans cette liste d'Evgeny Novikov, qui bénéficierait de soutiens prêts à relancer une carrière au sommet interrompue depuis la Grande-Bretagne 2013. Il n'est pas trop tard pour le Russe, seulement âgé de vingt-cinq ans. Tommi Mäkinen serait également prêt à lui faire essayer sa future Toyota Yaris WRC. E. Bel.

DIGEST

64^e rallye de Suède. 2^e manche des championnats du monde WRC Pilotes et Constructeurs. 2^e manche des championnats WRC2 et WRC3.

Du 11 au 14 février 2016.

Cérémonie de départ : Hippodrome de Karlstad, jeudi 11 février à 20h04.

Parcours prévu : 1633,77 km divisés en quatre journées et 21 spéciales (331,21 km).

Parcours réalisé : 396,79 km divisés en quatre journées et 12 spéciales (226,48 km).

Première journée prévue : Karlstad-Karlstad, jeudi 11 février de 20h04 à 20h44. 16,85 km ; 1 ES (1,9 km).

Première journée effective : Karlstad-Karlstad, jeudi 11 février de 20h04 à 20h44. 0 ES.

Deuxième journée prévue : Karlstad-Karlstad, vendredi 12 février de 6h20 à 19h02. 578,51 km ; 8 ES (132,5 km).

Deuxième journée effective : Karlstad-Karlstad, vendredi 12 février de 6h20 à 19h02. 555,06 km ; 6 ES (118,36 km).

Troisième journée prévue : Karlstad-Karlstad, samedi 13 février de 5h35 à 18h41. 627,68 km ; 8 ES (135,07 km).

Troisième journée effective :

Karlstad-Karlstad, samedi 13 février de 5h35 à 18h41. 532,09 km ; 5 ES (92,25 km).

Quatrième journée prévue : Karlstad-Karlstad, dimanche 14 février de 5h30 à 15h. 410,73 km ; 4 ES (61,74 km).

Quatrième journée effective : Karlstad-Karlstad, dimanche 14 février de 5h30 à 15h. 294,69 km ; 1 ES (15,87 km).

Engagés : 58. **Partants :** 50 parmi lesquels 10 équipages nominés par 7 équipes inscrivant des points au championnat constructeurs (3 en constructeurs, 4 en teams), plus 5 pilotes prioritaires WRC, 17 participants au WRC2 et 1 au WRC3.

Arrivés et classés : 37.

Conditions climatiques : absence quasi totale de neige et de glace avant le départ, à l'exception des spéciales du vendredi programmées en Norvège. Mais l'épandage d'eau par les organisateurs, afin qu'elle gèle la nuit venue, ainsi que des chutes de neige (5 à 10 cm) entre le vendredi et le samedi, permettent de courir 12 des 21 spéciales initialement prévues.

Prochaine manche : rallye du Mexique, du 3 au 6 mars.

Jeudi 11 février

ES1

Karlstad 1 (1,90 km)

Annulée, manque de neige.

Fin de la 1^{re} journée

Vendredi 12 février

Ordre des départs WRC / 2^e journée

Ogier, Mikkelsen, Neuville, Ostberg, Sordo, Tänak, Latvala, Meeke, Paddon, Al-Qassimi, Bertelli, Camilli, Breen, Solberg, Al-Rahji, etc.

ES2

Torsby 1 (16,48 km)

1. Ogier 9'53"0, 2. Mikkelsen à 0"3, 3. Meeke à 4"4, 4. Neuville et Sordo à 4"7, 6. Paddon à 11"9, 7. Tänak à 12"1, 8. Ostberg à 12"9, 9. Breen à 18"3, 10. Latvala à 23"1, etc. **WRC2 :** 1. Evans 9'23"4, 2. Tidemand à 0"2, etc. **WRC3 :** 1. Fabre 12'14"5.

Conditions : -3°C, vent froid, temps couvert. Route couverte de glace fabriquée dans la nuit, suite à l'arrosage effectué à la demande de l'organisation.

Leader : Ogier (+ 0"3)

Alarme température d'eau élevée dans la Hyundai de Sordo. Rien d'inquiétant finalement. Latvala perd toutes ses chances d'entrée en concédant 23" sur Ogier, suite au bris de l'arbre de transmission avant gauche, à 2 km de l'arrivée. Pare-brise étoilé sur la Polo de Mikkelsen, juste dans l'axe du regard du Norvégien.

ES3

Röjden 1 (18,47 km)

1. Ogier 9'32"3, 2. Mikkelsen à 6"6, 3. Neuville à 13"5, 4. Tänak à 15"2, 5. Ostberg à 16"5, 6. Sordo à 17"5, 7. Meeke à 17"8, 8. Paddon à 23"4, 9. Solberg à 28"2, 10. Breen à 34"9, etc. **WRC2 :** 1. Ahlin 10'15"4, 2. Tidemand à 7"2,

etc. **WRC3 :** 1. Fabre 13'20"9.

Conditions : légère chute de neige, flocons très fins. Températures négatives. Chaussée glacée. Avec deux pneus neufs supplémentaires, accordés par les organisateurs, plus les deux roues de secours embarquées à Karlstad, les équipages disposent de quatre pneus neufs pour les deux spéciales en Norvège, avant le regroupement de Kirkenær.

Leader : Ogier (+ 6"9)

Suite au problème de transmission, Latvala perd encore près de 2' sur Ogier. Même problème d'alarme allumée dans la Hyundai de Paddon (comme Sordo dans l'ES précédente), ce qui a perturbé le Néo-Zélandais.

ES4

Svullrya 1 (24,23 km)

1. Ogier 12'47"9, 2. Meeke à 6"5, 3. Ostberg à 6"9, 4. Sordo à 8"1, 5. Tänak à 10"3, 6. Paddon à 10"4, 7. Mikkelsen à 17"3, 8. Breen à 22"5, 9. Solberg à 23"5, 10. Camilli à 30"2, etc. **WRC2 :** 1. Evans 13'30"5, 2. Ahlin à 6"5, etc. **WRC3 :** 1. Fabre 17'25"5.

Conditions : nouvelle spéciale. Sol bien glacé. Petits murs de neige durs.

Leader : Ogier (+ 24"2)

Sortie de route d'Ogier en aquaplaning sur une immense mare d'eau. Une bilette de direction est tordue sur la Polo, mais le Français parvient quand même à signer le meilleur temps. Il pourra la changer sur le routier, avant le regroupement. Au même endroit, soit à 7 km de l'arrivée, Mikkelsen sort aussi de la route et perd 17". Gros problème de transmission sur la Hyundai de Neuville qui se retrouve en

traction avant uniquement. Le calvaire de Latvala continue. Encore 1'47" de perdu pour le Finlandais. Toujours des soucis de palette de vitesses au volant pour Henning Solberg, qui doit utiliser le levier de secours.

ES5

Kirkenær 1 (7,07 km)

Annulée, manque de neige.

ES6

Kirkenær 2 (7,07 km)

Annulée, manque de neige.

ES7

Svullrya 2 (24,23 km)

1. Meeke 12'44"2, 2. Paddon à 5", 3. Breen à 6"4, 4. Ogier à 7"7, 5. ex. Ostberg et Tänak à 13", 7. Sordo à 17"9, 8. Solberg à 19", 9. Lappi à 26"7, 10. Mikkelsen à 27"6, etc. **WRC2 :** 1. Lappi 13'10"9, 2. Evans à 14"8, etc. **WRC3 :** 1. Fabre 17'01"5.

Conditions : identiques au premier passage. Quatre pneus neufs pour tous.

Leader : Ogier (+ 21")

Nouvelle touchette de Mikkelsen, contre une souche d'arbre. Le tête-à-queue et le moteur calé lui coûtent près d'une trentaine de secondes. Neuville continue au ralenti avec le différentiel arrière cassé. Deux minutes encore concédées par le pilote Hyundai. Même punition pour Latvala. Tête-à-queue de Camilli dans une épingle, près de l'arrivée.

ES8

Röjden 2 (18,47 km)

1. Paddon 9'52"8, 2. Tänak à 1"3, 3. Ostberg à 1"5, 4. Solberg à 4"3, 5. Sordo à 7"2, 6. Mikkelsen à 7"3, 7. Camilli à 8"7, 8. Ogier à 12"1, 9. Breen à 17"3, 10. Bertelli à 20"1, etc. **WRC2 :** 1. Evans 10'13"6, 2. Gröndal à 3"8, etc. **WRC3 :** 1. Fabre 13'19"8.

Conditions : une petite couche (4 à 5 cm) de neige fraîche recouvre la surface de la route.

Leader : Ogier (+ 30"9)

Ogier tire droit dans un carrefour après 16 km et perd une demi-douzaine de secondes. Le chauffage du pare-brise ne fonctionne pas sur la Ford de Tänak, gêné par la buée. Touchette de Meeke sur une pierre enchâssée... comme au Monte-Carlo. Suspension cassée, le Britannique, qui était 2^e, ne peut pas continuer. Paddon profite du balayage de la neige pour signer le meilleur temps. Tout-droit de Breen qui lâche une quinzaine de secondes.

ES9

Torsby 2 (16,48 km)

1. Paddon 8'56"6, 2. Ogier à 4", 3. Sordo à 6"6, 4. ex. Ostberg, Mikkelsen et Tänak à 6"7, 7. Camilli à 20"4, 8. Tidemand à 20"6, 9. Lappi à 21"2, 10. Solberg à 22", etc. **WRC2 :** 1. Tidemand 9'17"2, 2. Lappi à 0"6, etc. **WRC3 :** 1. Fabre 12'09"1.

Conditions : chutes de neige de plus en plus importantes sur la région de Torsby.

Leader : Ogier (+ 26"9)

Ogier fait la trace dans la poudreuse. Neuville a réussi à terminer l'étape malgré ses ennuis de transmission, contrairement à Latvala, arrêté après 11 km, suspension cassée. Tête-à-queue de Breen qui termine avec un pneu déjanté. Moteur coupé

pendant près d'une minute, selon Henning Solberg qui concède juste une vingtaine de secondes.

CLASSEMENT 2^e JOURNÉE

1. Ogier (VW Polo R WRC) 1h03'10"6 ; 2. Paddon (Hyundai i20 WRC 16) à 26"9 ; 3. Ostberg (Ford Fiesta RS WRC) à 33"7 ; 4. Tänak (Ford Fiesta RS WRC) à 34"8 ; 5. Sordo (Hyundai i20 WRC 16) à 38"2 ; 6. Mikkelsen (VW Polo R WRC) à 42" ; 7. Solberg (Ford Fiesta RS WRC) à 1'36"9 ; 8. Breen (Citroën DS3 WRC) à 1'38"8 ; 9. Camilli (Ford Fiesta RS WRC) à 2'43"5 ; 10. Bertelli (Ford Fiesta RS WRC) à 3'08"6 ; etc. **WRC2 :** 1. Evans (Ford Fiesta R5) 1h06'23"1 ; 2. Ahlin (Ford Fiesta RS) à 17"1 ; etc. **WRC3 :** 1. Fabre (Citroën DS3 R3T Max) 1h25'41"3.

Samedi 13 février

Ordre des départs WRC / 3^e journée

Ogier, Mikkelsen, Neuville, Ostberg, Sordo, Tänak, Paddon, Al-Qassimi, Bertelli, Camilli, Breen, Solberg, Al-Rahji, Latvala, Meeke, etc.

ES10

Fredriksberg 1 (18,19 km)

1. Ogier 9'43"4, 2. Mikkelsen à 3"9, 3. Paddon à 5"5, 4. Meeke à 6", 5. Ostberg à 12"3, 6. ex. Neuville et Tänak à 16"1, 8. Solberg à 19"1, 9. Breen à 22"7, 10. Evans, etc. **WRC2 :** 1. Evans 10'07"7, 2. Tidemand à 0"2, etc. **WRC3 :** 1. Fabre 12'53"8.

Conditions : couche de neige légèrement compactée par le passage d'une lame.

Leader : Ogier (+ 32"4)

Sordo crève à l'avant-gauche sur une pierre, à 4 km de l'arrivée. L'Espagnol concède plus d'une minute et sort du Top 5. Sortie de route de Camilli dans un long gauche abordé à haute vitesse, 3,6 km après le départ. Tonneau et abandon pour le pilote M-Sport. Crevaillon également pour Latvala, reparti en Rallye 2.

ES11

Rämmen 1 (22,76 km)

Annulée, manque de neige.

ES12

Vargåsen 1 (24,70 km)

1. Latvala 12'56"7, 2. Meeke à 9"5, 3. Paddon à 14"2, 4. Ostberg à 19"9, 5. Solberg à 25"3, 6. Breen à 26"7, 7. Tidemand à 27"1, 8. Neuville à 29"4, 9. Mikkelsen à 30", 10. Sordo à 34"1, etc. **WRC2 :** 1. Tidemand 13'23"8, 2. Evans à 10"7, etc. **WRC3 :** 1. Fabre 17'13"3.

Conditions : spéciale recouverte d'une couche de neige fraîche.

Leader : Ogier (+ 8"8)

Ogier fait la trace pour les suivants, dont Paddon qui en profite pour revenir sur le leader du rallye.

ES13

Fredriksberg 2 (18,19 km)

Annulée, mauvaises conditions pour le second passage.

ES14

Rämmen 2 (22,76 km)

1. Latvala 11'03"2, 2. Meeke à 1"7, 3. Ogier à 5"3, 4. Paddon à 6"7, 5. Ostberg à 10"5, 6. Neuville à 13"6, 7. Sordo à 16"6, 8. Breen à 18"2, 9. Solberg à 19"7, 10. Tänak à 21", etc. **WRC2 :** 1. Lappi 11'37"3, 2. Tidemand à 0"2, etc. **WRC3 :** 1. Fabre 14'55"5.

Conditions : couche de neige sur sol dur.

Leader : Ogier (+ 10"2)

En bagarre pour une place sur le podium face à Ostberg, Mikkelsen part à la faute et perd près de 20" sur son compatriote. Henning Solberg cale au départ et perd 5" précieuses dans son duel pour la 6^e place face à Sordo.

ES15

Hagfors Sprint (1,87 km)
Annulée, manque de neige.

ES16

Vargåsen 2 (24,70 km)
1. Ogier 12'48"8, 2. Latvala à 1", 3. Mikkelsen à 4"1, 4. Sordo à 4"9, 5. Neuville à 5"2, 6. Paddon à 5"7, 7. Meeke à 9", 8. Ostberg à 9"3, 9. Breen à 15"8, 10. Tänak à 19"3, etc.
WRC2 : 1. Lappi 13'12"7, 2. Tidemand à 1"4, etc. **WRC3 : 1. Fabre 17'19"3**.

Conditions : couche de neige balayée pour le second tour.

Leader : Ogier (+ 15"9)

Amortisseur cassé sur la Hyundai de Neuville. Crevaison pour Meeke. Al-Rahji abandonne.

ES17

Karlstad 2 (1,90 km)
1. Latvala 1'34"9, 2. Suninen à 2"6, 3. Tänak à 2"7, 4. Tidemand à 3"5, 5. Solberg et Sordo à 3"6, 7. Ostberg et Evans à 3"7, 9. Meeke et Kristoffersson à 3"8, etc. **WRC2 : 1. Tidemand 1'38"4**, 2. Evans à 0"2, etc. **WRC3 : 1. Fabre 2'05"2**.

Conditions : temps froid et conditions de route limites pour la super spéciale.

Leader : Ogier (+ 17"1)

Les chronos se sont améliorés au fil des passages des concurrents.

CLASSEMENT 3^e JOURNÉE

1. Ogier (VW Polo R WRC) 1h52'04"7 ;
2. Paddon (Hyundai i20 WRC 16) à 17"1 ;
3. Ostberg (Ford Fiesta RS WRC) à 42"3 ;
4. Mikkelsen (VW Polo R WRC) à 1'07"4 ;
5. Tänak (Ford Fiesta RS WRC) à 1'31"6 ;
6. Sordo (Hyundai i20 WRC 16) à 1'56"3 ;
7. Solberg (Ford Fiesta RS WRC) à 2'17"2 ;

CLASSEMENT FINAL

1	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo R WRC	en 1h59'47"4
2	Paddon-Kennard	Hyundai i20 WRC 16	à 29"8
3	Ostberg-Floene	Ford Fiesta RS WRC	à 55"6
4	Mikkelsen-Jaeger	VW Polo R WRC	à 1'10"8
5	Tänak-Molder	Ford Fiesta RS WRC	à 1'50"7
6	Sordo-Marti	Hyundai i20 WRC 16	à 2'24"0
7	H. Solberg-Minor	Ford Fiesta RS WRC	à 2'40"0
8	Breen-Martin	Citroën DS3 WRC	à 2'44"6
9	Evans-Parry	Ford Fiesta R5	à 5'17"0 (1 ^{er} WRC2)
10	Suninen-Markkula	Skoda Fabia R5	à 5'31"6...
34	Fabre-Vilmot	Citroën DS3 R3	à 41'52"1 (1 ^{er} WRC3)...

MEILLEURES PERFORMANCES	1	2	3	4	5	6	A	B
Ogier	6	1	1	1	-	-	9	12
Latvala	3	1	-	-	1	-	5	11
Paddon	2	1	2	1	-	4	10	12
Meeke	1	3	2	1	-	-	7	10
Mikkelsen	-	4	1	-	1	1	7	12
Tänak	-	1	1	2	1	2	7	12
Suninen	-	1	-	-	-	-	1	12
Ostberg	-	-	2	1	4	1	8	12
Sordo	-	-	1	3	2	1	7	12
Neuville	-	-	1	1	2	1	5	12
Breen	-	-	1	-	-	1	2	12
H. Solberg	-	-	-	1	2	-	3	12
Tidemand	-	-	-	1	-	-	1	12

8. Breen (Citroën DS3 WRC) à 2'20"8 ;
9. Evans (Ford Fiesta R5) à 4'44"7 ;
10. Tidemand (Skoda Fabia R5) à 5'02"6 ; etc.
WRC2 : 1. Evans (Ford Fiesta R5) 1h56'49"4 ;
2. Tidemand (Skoda Fabia R5) à 17"9 ; etc.
WRC3 : 1. Fabre (Citroën DS3 R3T Max) 2h30'08"4.

Dimanche 14 février

Ordre des départs WRC / 4^e journée

Latvala, Meeke, Al Qassimi, Neuville, Breen, Solberg, Sordo, Tanak, Mikkelsen, Ostberg, Paddon, Ogier, etc.

ES18

Lesjöfors 1 (15,00 km)
Premier passage annulé.

ES19

Värmlandsåsen 1 (15,87 km)
Premier passage annulé.

ES20

Lesjöfors 2 (15,00 km)
Second passage annulé.

ES21 Power Stage

Värmlandsåsen 2 (15,87 km)
1. Ogier 7'42"7, 2. Mikkelsen à 3"4, 3. Neuville et Meeke à 9", 6. Paddon à 12"7, 7. Ostberg à 13"3, 8. Tänak à 19"1, 9. Solberg à 22"8, 10. Suninen à 23"2, etc. **WRC2 : 1. Lappi 8'06"6**, 2. Veiby à 2"9, etc. **WRC3 : 1. Fabre 11'31"1**.

Conditions : beau temps froid. Température poche de -9°C. Surface faiblement enneigée mais le sol, qui laisse apparaître la terre, est bien gelé.

Leader : Ogier (+ 29"8)

Ultime frayeur pour Henning Solberg qui heurte une grosse pierre sans abîmer la suspension de sa Ford Fiesta WRC. Nouvelle victoire en Power Stage pour Ogier. Paddon a heurté des piquets en bois. De la vapeur s'échappe du capot moteur. La fuite est rapidement bouchée et l'équipage néo-zélandais peut parcourir les 86 km de liaison jusqu'à Karlstad.

ABANDONS

Kubica-Szczepaniak (Ford Fiesta RS WRC), forfait ; Bertelli-Scattolin (Ford Fiesta RS WRC), décision personnelle après ES 9 ; Camilli-Klinger (Ford Fiesta RS WRC), sortie de route ES 10 ; Al Rajhi-Orr (Ford Fiesta RS WRC), sortie de route ES 16.

FAITS MARQUANTS

Rallye. Tronqué de huit spéciales (une le jeudi, deux le vendredi, trois le samedi, deux le dimanche) avant même l'ouverture des hostilités, faute de glace et de neige. Une autre ES, Lesjöfors 2, maintenue le dimanche, sera aussi annulée par la suite.

En raison des conditions climatiques exceptionnelles, les équipages se sont vu allouer quatre pneus cloutés supplémentaires, portant ainsi leur quota à 28 gommes pour les WRC, et 26 pour les autres concurrents.

Voiture. 36^e victoire de la VW Polo R WRC. Deuxième podium consécutif de la Hyundai i20 WRC New Generation.

Pilote. 34^e victoire en WRC de Sébastien Ogier. 1^{re} apparition en Suède d'Eric Camilli (Ford Fiesta RS WRC). 1^{re} apparition en Citroën DS3 WRC pour Craig Breen. 1^{re} apparition en Ford Fiesta RS WRC, pour Yazeed Al-Rajhi et son team Yazeed Racing.

CHAMPIONNATS

WRC FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP		MONTE-CARLO	SUÈDE	MEXIQUE	ARGENTINE	PORTUGAL	ITALIE	POLOGNE	FINLANDE	ALLEMAGNE	CHINE	FRANCE	ESPAGNE	G ^{des} -BRETAGNE	AUSTRALIE
PILOTES	POINTS														
1 Ogier	56	25 ³	25 ³												
2 Mikkelsen	33	18 ¹	12 ²												
3 Ostberg	27	12	15												
4 Paddon	18	0	18												
5 Sordo	18	8 ²	8												
6 Tänak	16	6	10												
7 Neuville	15	15	0												
8 Lefebvre	10	10	-												
9 Evans	6	4	2												
10 Solberg	6	-	6												
11 Breen	4	-	4												
12 Lappi	2	2	0												
13 Kremer	1	1	-												
14 Suninen	1	0	1												
15 Meeke	1	0	0 ¹												

CONSTRUCTEURS

1 Volkswagen	54	25	29												
2 Hyundai	49	25	24												
3 Volkswagen II	30	18	12												
4 M-Sport	27	12	15												
5 DMACK	18	8	10												
6 Hyundai N	14	6	8												

Points : 1^{er}=25 pts / 2^e=18 pts / 3^e=15 pts / 4^e=12 pts / 5^e=10 pts / 6^e=8 pts / 7^e=6 pts / 8^e=4 pts / 9^e=2 pts / 10^e=1 pt.

Points de la Power Stage : 1^{er}=3 pts / 2^e=2 pts / 3^e=1 pt, (signalés en exposant).

AUTRES CHAMPIONNATS

WRC2	WRC3	JWRC
1. Elfyn Evans (GBR) 50 pts, 2. Armin Kremer (All) et Pontus Tidemand (Sue) 18 ; 4. Quentin Gilbert (Fra) et Esapekka Lappi (Fin) 15 ; 6. Quentin Giordano (Fra) et Anders Grondal (Nor) 12 ; 8. Yoann Bonato (Fra) et Eyvind Brynildsen (Nor) 10 ; 10. José Suarez (Esp) et O.C. Veiby (Nor) 8 ; etc.	1. Michel Fabre (Fra) 29 pts ; 2. Ole Christian Veiby (Nor) 25 pts, 3. Jordan Berfa (Fra) 18 ; 4. Fabio Andolfi (Ita) 15 ; 5. Damiano De Tommaso (Ita) 12 ; 6. Vincent Dubert (Fra) 10 ; 7. Martin Koci (Tch) 8 ; 8. Enrico Brazzoli (Ita) 6 ; 9. Igor Giusti (Fra) 2.	Ce championnat débute au rallye du Portugal (20-22 mai)

SKODA FABIA R5

TCHEQUE BARRÉE

Certains diront d'elle qu'elle est la Polo R5 dont Volkswagen n'a pas voulu. Ils auront raison. Techniquement très proche de sa cousine allemande, la native de Mladá Boleslav a fait une entrée remarquée en 2015, grâce à ses victoires à répétition sur la scène internationale. Avec le concours du team FJ, qui engagera deux exemplaires en championnat de France des rallyes, nous avons pu en goûter la saveur.

Romain Bernard / Photos DPPI-François Flamand



Le sport automobile est plus facile lorsque la contingence de l'argent ne vous encombre que peu l'esprit. Prenez pour exemples Mercedes en F1, Porsche en Endurance ou Volkswagen en rallye. Ces trois marques, bizarrement toutes allemandes, ont fait le choix de ne retenir que le meilleur dans chaque domaine de la performance, et tant pis si cela coûte des montagnes d'euros. Pilotes, ingénieurs, ressources en ingénierie, etc. « Gagner apprend à dépenser », disent les Anglais.

Pourquoi est-ce que je vous raconte tout ça ? Parce que dans ce raisonnement réside toute la philosophie de Skoda en compétition.

Cette marque, certes née en Bohême (région historique d'Europe de l'Est, devenue Tchécoslovaquie en 1969, puis République Tchèque en 1993 suite à la scission avec la Slovaquie. Ndlr) en 1919, au lendemain de la Première Guerre mondiale, est très jeune dans nos esprits. Sa réelle ouverture au monde ne s'est faite qu'à partir de 1991 et de son rachat par le puissant groupe Volkswagen. ►



SÉANCE D'ESSAI / SKODA FABIA R5

L'image que la marque véhicule en Europe occidentale est alors surannée, mais cela ne va pas durer grâce à une stratégie « Produit » axée à la fois sur la qualité de présentation, des prix contenus... et la compétition. Sarcasmes mis à part, Skoda a compris dès les années 40 l'intérêt du sport automobile, s'engageant, déjà en rallye mais aussi sur circuit et notamment aux 24 Heures du Mans 1950. Une première vague de succès interviendra dans les années 70 avec le joli coupé 130 RS, produit à plus de 200 exemplaires. Dès 1994, une Favorit de 110 ch est engagée en championnat du monde des rallyes en catégorie F2 (elle y sera sacrée championne), remplacée la saison suivante par la Felicia Kit Car qui, pour mémoire, a su terminer 3^e du général au RAC en 1996 aux mains de Stig Blomqvist, champion du monde 1984 avec Audi. En 1998, c'est le grand saut en catégorie WRC avec l'Octavia qui, si elle ne remporte aucune victoire à défaut de quelques jolies places d'honneur, aura le mérite de faire le spectacle et de provoquer de la sympathie. En 2003, celle-ci cède sa place à la Fabia qui connaîtra la même trajectoire infructueuse jusqu'à la fin 2005 et le retrait de la marque du WRC. Le retour en rallye se fera en 2008 en IRC avec une nouvelle génération de Fabia en configuration S2000 qui trahira les titres de 2010 à 2012, puis en ERC en 2013 et 2014. Le triomphe est total et le respect enfin acquis sur la scène internationale.

LE JUSTE PRIX

Depuis l'arrivée de Volkswagen en WRC, en 2013, le statut de Skoda a encore évolué et son positionnement se veut résolument « haut de gamme ». Le message envoyé est limpide : en ne précipitant pas le développement de la nouvelle Fabia R5, quitte à abandonner des ventes à ses concurrents, la firme tchèque a fait montre d'un stoïcisme inédit et rappelé qu'elle ne courait pas derrière l'argent, mais la gloire. À l'inverse d'un indépendant comme M-Sport dont la Fiesta a inondé très rapidement le marché, sans références préétablies d'une catégorie naissante, Skoda a pris le temps de la réflexion et du perfectionnement (plus de 10 000 km d'essais sur terre, asphalte et neige) avant de présenter son produit, courant 2015, soit près de deux ans après sa concurrente anglaise, et un an après ses rivales françaises Citroën DS3 (voir *essai Ah n°1983*. Ndlr) et Peugeot 208 T16. Résultat ? Dès son apparition, les victoires ont suivi. L'une des explications repose sur l'usage de la même plateforme que l'actuelle VW Polo R (*essai Ah n°1992*. Ndlr) : empattement, encombrement,



Un grand merci à Jérôme Galpin et le team FJ pour la réalisation de cet essai.

porte-à-faux avant et arrière, tout profite des mêmes réflexions techniques, à la différence que la tchèque possède quatre portes, contre deux à l'allemande. Reste que la ressemblance est frappante, la R5 faisant même montre d'un physique savamment démonstratif avec de jolies lignes tendues. Aujourd'hui, le carnet de commandes de Skoda déborde : 35 voitures avaient déjà été livrées début janvier 2016, quand 45 autres doivent l'être d'ici le mois d'avril. Sans compter celles qui n'interviendront que plus tard. « Avant d'arrêter notre choix, nous avons essayé toutes les R5 du marché... à l'exception de cette Fabia, me lance Jérôme Galpin, patron du team FJ. Mais elle nous

a convaincus par ses résultats, car elle joue tout le temps devant dans tous les championnats où elle est inscrite, quel que soit le pilote qui est à son volant : un coup Jan Kopecky, un autre Esapekka Lappi ou Pontus Tideman, ils sont tous rapides avec, ce qui prouve qu'il n'y a pas qu'un seul type de pilotage qui la fait aller vite. C'est un gage de sérieux.

Nous l'avons également scrutée dans le détail : transmission X-trac, connecteurs de qualité, finition au top, tout semble bien pensé. Et puis, pour prendre livraison de nos deux autos en janvier, il nous a fallu les commander en juin 2015 tant la demande est forte ».

La Fiesta aurait pu être une alternative, mais le cours désavantageux de la livre sterling face à l'euro a vite fait pencher la balance. Reste une question en suspens : pourquoi investir dans la Skoda quand l'équipe de St-Gervais-la-Forêt, près de Blois (Loir-et-Cher) fait déjà courir une Mini WRC (voir *essai Ah n°1848*. Ndlr) avec Pierre et Martine Roché ? « Parce que la catégorie R5 offre des performances, tant moteur que dynamiques, très proches de celles d'une WRC, dite « Client » pour un coût d'exploitation quasiment divisé par deux, rétorque Jérôme Galpin. Et puis aujourd'hui, il n'y a aucune visibilité à court ou moyen terme quant à l'utilisation autorisée de WRC ou RRC (WRC dégradée en puissance notamment. Ndlr) dans les divers championnats où l'on pourrait être amené à participer. La Fabia, livrée d'office montée, peinte, déverminée par Skoda Motorsport et dotée de nombreuses options de bord, est facturée environ 230 000 euros H.T. (le prix de base, capé par la FIA, est de 180 000 euros H.T. pour toutes les R5 du marché. Ndlr) C'est près de 250 000 euros H.T. moins cher qu'une WRC client. Le positionnement tarifaire est très bien pensé. On est même en dessous des coûts d'une S2000 pour des performances supérieures, donc la réglementation va dans le bon sens. Et par rapport à la précédente Fabia S2000, Skoda chiffre à 0"7 le gain au km sur asphalte, ce qui est énorme. Et celui-ci serait encore plus grand sur terre. s'À titre d'exemple, c'est seulement à 0"8/km d'une WRC client. » Autre argumentaire péremptoire : quand une S2000 requiert une coûteuse révision moteur tous les 1200 km de spéciales, une WRC tous les 1600 km, une R5 fait grimper cet intervalle à 2000 km, soit une saison complète de championnat de France, essais privés inclus.

TECHNIQUE

MOTEUR

Type (position)	4 cylindres en ligne (transv. AV)
Injection	Directe d'essence
Distribution	2 ACT, 4 soupapes / cylindre
Cylindrée	1620 cm ³
Puissance	Env. 280 ch
Couple	420 Nm
Puissance / litre	175 ch/l
Consommation	0,6 litre/km

TRANSMISSION

Mode	Permanente aux quatre roues
Boîte de vitesses	Séquentielle à 5 rapports
Différentiels	Avant et arrière mécaniques

CHÂSSIS

Type	Coque autoporteuse + arceau soudé
Freinage AV	Disques acier 355 mm, étriers à 4 pistons
Freinage AR	Disques acier 300 mm, étriers à 2 pistons
Suspension AV/AR	Type McPherson, barre antiroulis

DIMENSIONS

Long / Larg (mm)	3994 x 1820
Réservoir (litres)	82,5

POIDS

Réglementaire (kg)	1230
--------------------	------

PRIX

Capé FIA (euros H.T.)	180 000
Auto montée avec options et peinture (euros H.T.)	230 000

RONDEUR ET BRUTALITÉ

Avant de prendre les commandes de la jolie tchèque, une rapide piqûre de rappel technique s'impose. Une R5 est une voiture de rallye dotée de quatre roues



Point de fioritures à bord où la sobriété est aussi évidente que la qualité de finition. Idem dans le compartiment moteur où tout semble bien pensé.

0,6

La consommation, en litre et par km, de la Skoda Fabia R5.

À titre de comparaison, une WRC fait grimper cette valeur à 1 litre/km... soit 100 litres aux 100 km.

La mini console de bord permet de gérer simplement toutes les fonctions de l'auto. La gestion des cinq différentes cartographies moteur se fait via la molette « MAP SW ».



SÉANCE D'ESSAI / SKODA FABIA R5



motrices, de deux différentiels purement mécaniques (1 à l'avant et 1 à l'arrière), et d'un moteur 1.6 litre turbocompressé délivrant environ 280 ch et 460 Nm de couple. La transmission est ensuite limitée à 5 rapports et le poids minimal ne peut être inférieur à 1230 kg. Enfin, Skoda joue la transparence absolue en dévoilant la consommation en carburant de sa dernière création : 0,6 litre/km en spéciale, soit 60 litres aux 100 km !

Je m'installe à bord où l'odeur du neuf frappe l'esprit. Tout y est immaculé, propre, brillant, et finalement dérangeant

à l'idée de savoir qu'il va me falloir maltraiter cette débutante. La console qui regroupe les fonctions vitales de l'auto est simple et épurée, et le copilote pourra donc agir en vitesse. Je démarre avec la simple précaution de ne pas débrayer. *« N'enfonce pas la pédale d'embrayage plus de 10 secondes, sinon les coussinets de vilebrequin ne sont plus parfaitement lubrifiés et surchauffent »*, me lance l'un des mécaniciens. Je m'élance d'abord sur le mode « Route » (Road) avant de switcher sur le troisième des cinq proposés en configuration « Spéciale »

(Stage). Là, c'est le niveau d'agressivité du temps de réponse du turbo qui évolue, du plus doux (1) au plus tranchant (5), mais la puissance finale ne varie pas. Le maniement du levier de vitesses me plaît d'emblée, tout du moins lors de la montée des rapports. Le débattement court permet de faire claquer les vitesses à la volée, mais ce confort est moins évident à la descente. La transmission rechigne davantage et ne se montre finalement pas au niveau du modèle Sadev qui équipe la Ford Fiesta R5 qui, à l'inverse, pêche par un débattement très long. Reste





que l'accélération de la Fabia, si elle ne démerite pas, ne me retourne pas les neurones. Procéder au test d'une voiture de rallye sur un circuit n'aide certes pas à arrêter un jugement, mais la poussée très linéaire, donc efficace, du petit 1.6 litre turbo lisse les sensations. Trop ?

La courbe de couple, très plate, rappelle que le moteur est plein à tous les régimes. Peut-être que les kilomètres manquent au compteur pour que la puissance soit parfaitement libérée, mais l'étagement trop long à mon goût semble être à incriminer.

La Fabia n'offre pas le caractère explosif d'une Fiesta R5 (voir essai n°1918. *Ndlr*), ni celui plus tempéré d'une DS3. Pas toujours simple d'entretenir une longue dérive sur asphalté, d'autant que le niveau de grip en latéral est bluffant, tout comme la stabilité. À l'inverse, un étagement long offre l'intérêt de ne pas devoir jouer sans cesse du levier de vitesses en virages, de tirer son épingle du jeu sur certains profils de spéciales (Finlande, Allemagne, Rouergue, etc.) et d'aider à la motricité sur les surfaces à basse adhérence. Tout est question de compromis. « *La Fabia a fait*

le choix d'une vitesse de pointe proche des 205 km/h, me confirme Jérôme Galpin, quand la Fiesta « rupte » vers 170. Mais je crois que Skoda travaille à l'homologation d'une boîte un peu plus courte pour les clients n'ayant pas de besoins particuliers en termes de vmax ». Autre détail, et non des moindres : alors que pour faire dériver le train arrière, j'ai eu besoin d'actionner le frein à main hydraulique dans une épingle, ma main droite a confondu les leviers et tiré celui pour changer les vitesses ! L'espacement trop mince entre les deux commandes est source

PAS TOUJOURS SIMPLE D'ENTREtenir
UNE LONGUE DÉRIVE SUR ASPHALTE,
TANT LE NIVEAU DE GRIP EN LATÉRAL
EST BLUFFANT



SÉANCE D'ESSAI / SKODA FABIA R5

d'erreur, aussi l'automatisme cérébral pour que la manœuvre n'impose pas une vérification visuelle n'est pas inné. Par chance, cette R5 se rachète par ses qualités dynamiques. Agile mais stable, capable d'avaler à pleine vitesse de hauts vibreurs en béton sans broncher, elle en est même surprenante tant son confort d'amortissement est grand comparé à la maîtrise parfaite de son roulis. Les mouvements de caisse sont subtilement dosés, à des années-lumière du balancement quasi burlesque de la Fiesta. Là encore, la tchèque se rapproche de la DS3, mais avec un postérieur beaucoup moins mobile. Quand la française offre un train avant ultra tranchant, la Fabia semble souffrir davantage sur ce point, mais tout n'est

probablement qu'affaires de réglages de suspension, de tarages d'ouverture ou de fermeture des différentiels et de terrain de jeu. Reste que les changements de caps sont rapides, naturels, et le déhanché du train arrière tout en prévenance. On entre fort dans les virages, écrase l'accélérateur sans jamais se poser la moindre question, puis on improvise en fonction du déferlement de la puissance. La moindre glisse se contrôle par un léger débraquage, roues droites, voire par un subtil contre-braquage. L'effort au volant coule de source, la remontée d'informations dans la colonne est bonne, tout comme le mordant des freins pour placer l'auto. La rondeur mécanique fait le reste, si bien que l'on est tenté de

brusquer certaines phases du jeu... ce qui devient vite contre-productif. Non, la Fabia préfère se laisser mener en finesse, et les dérives trop prononcées ne serviront qu'à fusiller les gomme et à perdre du régime moteur, car le 4 cylindres avoue ses limites - sur un asphalte sec - pour entretenir de longues glisses, les différentiels remplissant parfaitement leur office quand, dans le même temps, la puissance n'est pas décoiffante. Il n'en reste pas moins que l'homogénéité de cette R5 témoigne du degré de sophistication de sa conception. C'est en cela qu'être la cousine d'une triple championne du monde est l'assurance de profiter d'une bonne génétique.

Le lien de parenté avec la VW Polo R WRC est évident. Les mensurations sont quasi identiques.



ÊTRE LA COUSINE D'UNE TRIPLE
CHAMPIONNE DU MONDE EST
L'ASSURANCE DE PROFITER
D'UNE BONNE GÉNÉTIQUE



INDY 500 FÊTE EN 2016 SA 100^E ÉDITION (ÉPISODE 1)

GENTLEMEN START YOUR ENGINE !

Si les premiers 500 Miles d'Indianapolis remontent à 1911, l'histoire de la plus célèbre course sur ovale américaine a débuté en réalité quelques années auparavant, lorsqu'un visionnaire du nom de Carl Fisher décida de créer une piste automobile...

Jean-Marc Teissedre

Au début du XX^e siècle, Carl Fisher visite l'Europe et se rend compte que la compétition automobile joue - déjà - un grand rôle dans le développement de cette industrie. Il assiste à différentes épreuves, dont une sur l'autodrome de Brooklands, au sud de Londres. Ce vendeur de bicyclettes comprend que l'avenir n'appartient pas aux deux, mais aux quatre roues. De retour dans son Middle West, il décide, en 1908, de construire un circuit quelque part dans les environs d'Indianapolis, rivale sérieuse pour Detroit (Michigan) dans le domaine de la construction automobile. La capitale de l'Indiana est géographiquement bien placée, à l'intersection de nombreuses routes dont les transversales est-ouest et nord-sud, ce qui explique qu'elle possède déjà l'une des plus grandes gares ferroviaires des États-Unis. De son projet, Carl Fisher parle à Jim Allison, un ami associé avec lui chez Prest-O-Lite, marque de phares à acétylène qui équipe de nombreuses voitures. Rapidement, un terrain est déniché dans la banlieue agricole, au nord-ouest d'Indianapolis. Avec le renfort de Arthur Newby, dirigeant de la firme automobile National, et de Frank Wheeler, co-fondateur de la marque de carburateurs Wheeler & Schebler, est créée, le 8 février 1909, une société qui débouche sur l'Indianapolis Motor Speedway. Dès lors, tout va très vite s'enchaîner. Le 16 mars 1909 est officiellement annoncé qu'un circuit développant 2,5 miles (environ 4 km), de forme rectangulaire, aux virages légèrement relevés, va voir le jour. S'il est destiné à la compétition, il pourra aussi servir de piste d'essais pour les constructeurs. Dans le vaste terrain



Dès l'origine, Indianapolis reçoit, selon ses promoteurs, les plus grandes épreuves au monde.

intérieur à la piste, un ensemble de garages, restaurants et parkings est prévu, ainsi qu'un espace pour accueillir... les ballons dirigeables. La réalisation de cet ensemble est confiée à la société King Brothers Construction avec, dans le cahier des charges, l'obligation de terminer les travaux avant l'été, puisque l'inauguration est fixée au 5 juillet de la même année. Dans la foulée, l'American Motorcycle Men doit y organiser sa convention annuelle, le 17 juillet, et l'agrémenter de quelques exhibitions et compétitions. Il est aisé de comprendre pourquoi, dès le lendemain de la signature du contrat, une équipe de 35 personnes se met aussitôt au travail. Une semaine plus tard, l'effectif est déjà



passé à 200 unités... Le premier meeting automobile se déroule les 18, 19 et 20 août. Il est constitué d'une dizaine d'épreuves de longueurs très diverses : après des sprints de cinq et dix miles (environ 8 et 6 kilomètres. *Ndlr*), la course importante de la première journée est programmée sur 250 miles (environ 400 km. *Ndlr*). Devant 20 000 spectateurs, Robert Burman s'impose au volant d'une Buick. Mais on doit déplorer de nombreux accidents, dont un coûte la vie à l'équipage Bourque-Holcomb, après que leur Knox soit partie en tonneaux. Wilfred Bourque, un Canadien vu depuis une dizaine d'années au départ de nombreuses courses, devient ainsi le premier pilote



1911 : premier départ avec, à droite, le pace car qui, à Indianapolis, a toujours conservé cette position. À sa droite, se trouvent les voitures qui, lors des quatre premières éditions, sont alignées selon la date de leur demande d'engagement.

mort sur le Speedway, nom officiel de la nouvelle commune sur laquelle est situé le circuit. Un lieu où sont en train de s'installer de nombreuses industries, souvent en relation avec l'automobile, et que Fisher veut dédier aux industries du futur. Le troisième et dernier jour, une autre sortie de piste se traduit par la mort de deux spectateurs et du mécanicien de la National de Charles Merz, pilote bien connu du milieu automobile américain. De nouveaux accidents graves poussent même les organisateurs à stopper la course au bout de 235 des 300 miles prévus ce jour-là. Se pose la question de la cause de ces drames, manifestement dus à l'impossibilité des pilotes à maîtriser



Visite au Speedway d'Henry Ford (à gauche) venu saluer les fondateurs du circuit : A. Newby, F. Wheeler, C. Fisher et J. Allison.

leurs voitures sur un revêtement trop abrasif pour les pneus, et dangereux pour les spectateurs, lesquels reçoivent en permanence des cailloux arrachés au revêtement. Tout est à repenser. Après quelques hésitations, il est décidé de paver la piste de briques. Il en faudra 3200 000 – dont la dernière en or massif ! – pour faire le tour complet du site. Les 17-18 décembre 1909, de nouvelles courses peuvent se dérouler sur un circuit qui donne entière satisfaction au point de vue sécurité. Une certitude, il est très rapide puisque plusieurs records de vitesse nationaux sont battus à l'occasion de ce meeting. Rendez-vous est déjà pris pour le samedi 27 mai 1910. Ce

jour-là, pas moins de 42 courses sont programmées, de 5 à 200 miles. Hormis une jambe cassée, rien de grave n'est à déplorer. Les meetings s'enchaînent avec un nouveau rendez-vous le 4 juillet, à l'occasion de l'*Independence Day* (fête nationale américaine. Ndlr). Cette superposition d'événements est finalement jugée sans grand intérêt, si bien que pour 1911, Carl Fisher et ses associés, sous la responsabilité de l'A.A.A., décident qu'il n'en restera qu'une seule. Mais, cette fois, disputée sur 500 miles (environ 800 km. Ndlr). Si la vitesse est le critère numéro un de leur piste, ils veulent conserver une notion de test, donc d'endurance. Pour attirer les concurrents, un prix de 25 000 \$ est promis au vainqueur, alors que la date retenue est celle du *Memorial Day* (hommage aux membres des forces armées morts au combat. Ndlr), jour férié qui apparaît chaque année au calendrier, un lundi de la fin mai. L'objectif est ambitieux, puisqu'il s'agit, ni plus ni moins, que de faire venir des compétiteurs du monde entier à ce qui est considéré comme « *the greatest race in the world* », la plus grande course au monde.

1911-1916

VIVE L'AMITIÉ FRANCO-AMÉRICAINE

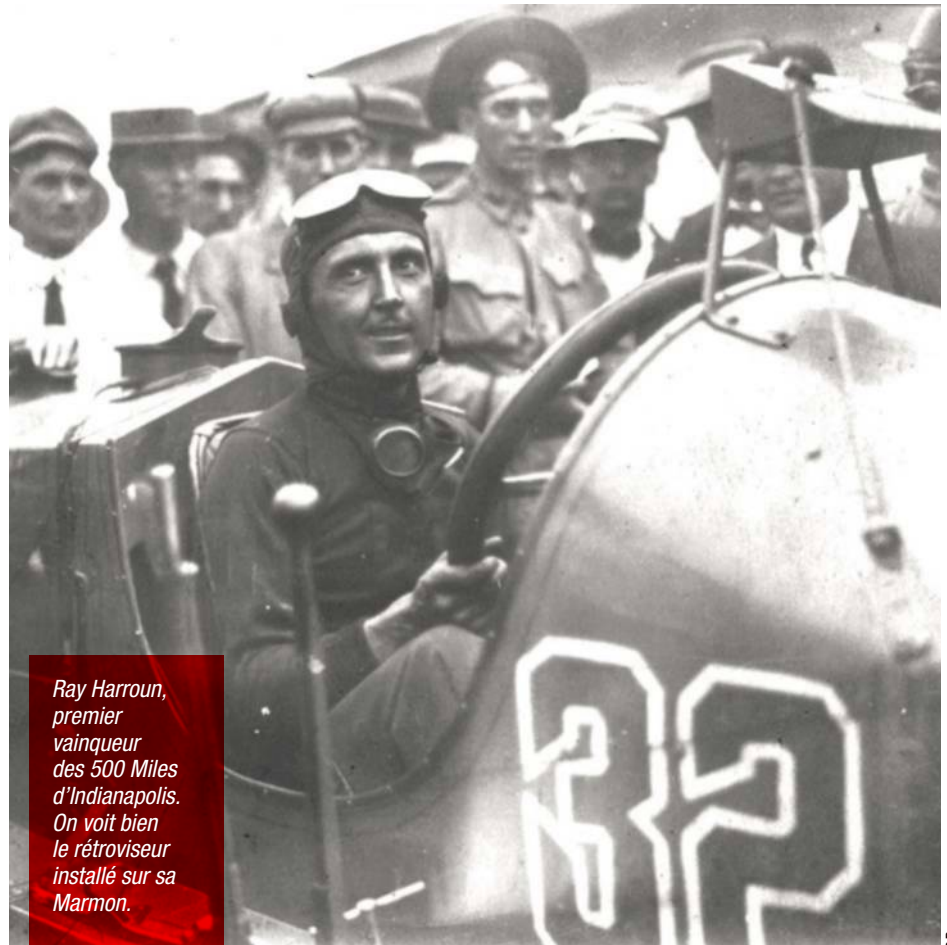
Pour faire simple, les organisateurs, qui annoncent déterminer l'ordre de la grille de départ en fonction de la date d'arrivée des engagements, acceptent n'importe quelle voiture répondant à deux critères : une cylindrée limitée à 8193,5 cm³ et l'obligation de parcourir au moins un quart de mile à l'équivalent de 120,697 km/h. Seules les quarante plus rapides sont admises au départ. Une fois encore, les pilotes peuvent emmener un mécanicien avec eux, mais ce n'est pas une obligation. Outre les concurrents locaux, seules trois Fiat, deux Benz et une Mercedes sont au départ, mais aucun pilote de notoriété n'est venu d'Europe. Tout au plus un Norvégien, du nom de Gil Anderson, est présent, mais sur une Stutz. En ce 30 mai, il ne fait pas très beau, ce qui n'empêche pas 80 000 spectateurs d'être présents, lorsque le peloton s'élance avec les trois premiers numéros à côté du pace car, en l'occurrence un roadster Stoddard-Dayton piloté par Carl Fisher, lui-même. Les voitures sont alignées quatre par quatre, dont un n°46, ce qui suppose qu'il y ait eu six éliminés aux essais. Au 12^e tour, le mécanicien d'une Amplex, éjecté lors d'un choc, perd la vie. La légende d'Indianapolis prend, hélas, corps. De la course mieux vaut retenir la victoire de Ray Harroun, parti de la 28^e place

sur la grille de départ avec une Marmon « Wasp », une « guêpe » – du fait de sa livrée jaune et noir – qu'il a lui-même dessinée en tant qu'ingénieur de Marmon. Mais Harroun s'est fait remarquer en décidant de ne pas prendre de mécanicien à ses côtés. Il est le seul à avoir tenté ce pari, espérant que le gain en poids lui évitera un ravitaillement. Pour compenser cette absence, qui l'empêche de savoir ce qui se passe dans l'environnement immédiat, il a installé un rétroviseur légèrement surélevé devant lui, au centre du cockpit. Après l'arrivée, Harroun fait savoir qu'il arrête la compétition. Au final, tout le monde est satisfait. Le public a eu sa dose d'émotions, et c'est un constructeur d'Indianapolis qui s'impose à la vitesse moyenne de 120,03 km/h. Peu importe si la plus grande course au monde se résume à une fête locale... Mais il est des lendemains qui déchantent. Pour la 2^e édition, il n'y a que vingt-quatre voitures au départ avec, comme attractions exotiques : une Opel, une Fiat et deux Mercedes, dont une conduite par Ralph DePalma. À noter que le règlement interdit tout rétroviseur et oblige



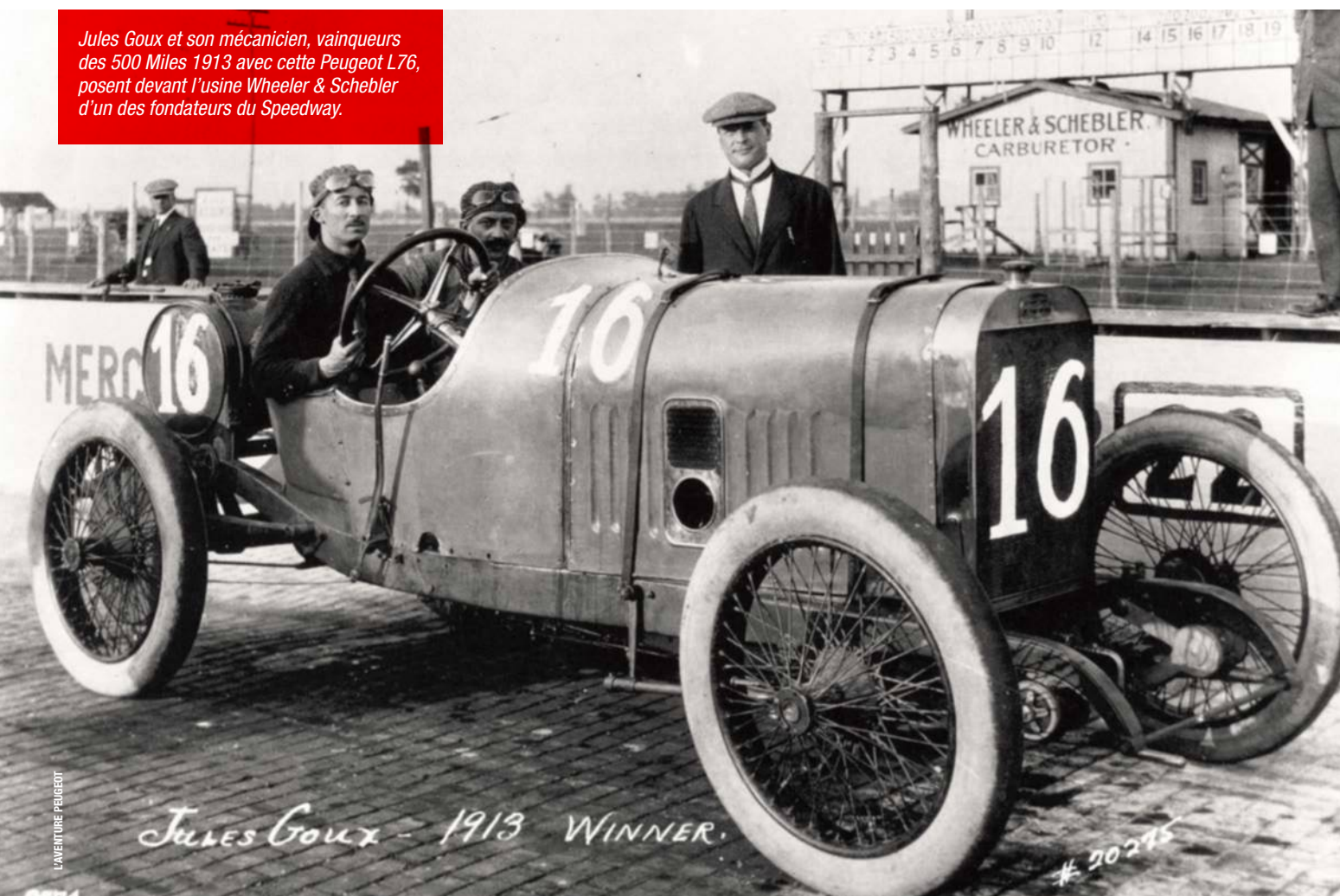
1912 : Ralph DePalma et son mécanicien poussent leur Mercedes, en panne à deux tours de la fin alors qu'ils étaient en tête.

cette fois la présence d'un mécanicien à bord. Rapidement, DePalma prend le commandement et se bâtit une avance conséquente. Après les inévitables accidents qui émaillent la course, une victoire de Mercedes semble se profiler. Mais à un tour et demi de l'arrivée, le moteur de l'allemande se met à hoqueter. Forts d'une avance de cinq tours, DePalma et son mécanicien tentent de pousser la voiture jusqu'au drapeau à damier, en vain. C'est la National –



Ray Harroun, premier vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis. On voit bien le rétroviseur installé sur sa Marmon.

Jules Goux et son mécanicien, vainqueurs des 500 Miles 1913 avec cette Peugeot L76, posent devant l'usine Wheeler & Schebler d'un des fondateurs du Speedway.



L'AVENTURE PEUGEOT

JULES GOUX - 1913 WINNER.

#20245

marque basée à Indianapolis et fondée par A. Newby, l'un des investisseurs du Speedway – d'un certain Joe Dawson qui s'impose. Avec son 4 cylindres de 8 litres de cylindrée, la victoire obtenue à la moyenne honorable de 126,68 km/h revient à un modèle de série. Ce sera la seule fois dans l'histoire des 500 Miles. Une Fiat prend la 2^e place, alors que DePalma se voit rejeté au 11^e rang. À nouveau déçus de ne pas rencontrer d'écho en Europe, les organisateurs décident d'envoyer une délégation conduite par Charles Sedwick rencontrer les constructeurs français, anglais, italiens ou allemands qui dominent alors en Grand Prix sur le Vieux Continent. La manœuvre aura du bon.

PEUGEOT ET DELAGE MONTRENT L'EXEMPLE

Cette fois, et pour sa 3^e édition, les 500 Miles d'Indianapolis peuvent revendiquer une notoriété réellement mondiale. Sur les 27 engagés, ce sont 6 Européens que Sedwick a ramenés dans son filet. Il s'agit d'Albert Guyot (Sunbeam), Gil Anderson (Stutz), Théodore

Pilette (Mercedes), Vincenzo Trucco (Isotta), Paolo Zuccarelli et Jules Goux (Peugeot). Les représentants de la firme de Sochaux arrivent au nord des États-Unis auréolés de la victoire de Georges Boillot au Grand Prix de l'ACF, couru à Dieppe (Seine-Maritime) en 1912, d'un record de vitesse à Brooklands mais, surtout, avec une voiture, la L76 (pour 7,6 litres de cylindrée). Cette dernière dispose d'un moteur à double arbre à cames en tête, de quatre soupapes par cylindre, et d'une chambre de combustion hémisphérique. Des atouts par rapport au nouveau règlement des 500 Miles qui limite la cylindrée à 7373 cm³ puisqu'ils n'obligent Peugeot qu'à réduire l'alésage que de 2 mm pour descendre à 7325 cm³. Malgré cela, les essais sont décevants. Goux se retrouve 7^e et Zuccarelli 26^e et avant-dernier. La course, disputée sous une chaleur accablante, va pourtant connaître une tout autre hiérarchie, même si l'Italien se retire dès le 18^e tour avec le carburateur en feu. Pour Jules Goux, en revanche, tout va bien. Alors que ses adversaires perdent

régulièrement du temps en changeant des pneus qui ne supportent pas l'état de la piste, le Français roule tellement vite qu'il reste en tête lorsqu'il procède à pareille opération. Mieux, il profite de chaque passage au stand pour déguster une coupe de champagne, histoire de se rafraîchir... Un fait qui sera largement exploité par les journaux américains. À l'arrivée, la Peugeot n°16 l'emporte à 122,198 km/h (vitesse inférieure à celle de 1912, à cause du nouveau règlement), disposant d'une avance de 13'18" sur la Mercer de l'Américain Wishart. Guyot termine 4^e devant Pilette, relativisant la valeur des résultats à Indy, depuis 1911. Si Goux empoche les 250 000 dollars, Peugeot, qui hésite encore à se lancer à fond dans la compétition automobile, voit sa renommée faire un bond. Et ce n'est qu'un début... En 1914, alors que résonnent des bruits de bottes sur le Vieux Continent, Delage double la présence française en s'appuyant sur René Thomas et Albert Guyot qui disposent de Type Y aux

HISTOIRE / INDY 500 FÊTE EN 2016 SA 100^e ÉDITION (ÉPISODE 1)



Les box d'Indy sont réellement des boîtes dans lesquelles sont stockés pneus, bidons d'huile et outillage.

4 cylindres de 6,2 litres, dont le parcours est assez proche de celui des Peugeot, puisqu'elles débarquent aux États-Unis auréolées de leur victoire au Grand Prix de France 1913. Le tenant du titre est toujours là, avec cette fois Georges Boillot et Jules Goux, qui disposent de L56 très proches des L76 de 1913, tandis que le Belge Arthur Duray est au volant d'une L3 au moteur de 2998 cm³, seulement. Pour compléter le tableau, Bugatti engage une voiture pour Ernst Friedrich, alors que Jean Chassagne et Harry Grant défendent les couleurs de Sunbeam. À noter que l'Américain Schroeder, qui avait acheté la Peugeot victorieuse de l'édition précédente, ne peut l'engager, le règlement limitant à trois le nombre de voitures d'une même marque. Qu'à cela ne tienne, il installe son moteur dans un châssis Mercedes et prend le départ dans une Mercedes Spéciale... Cette édition va être marquée par la mainmise des pilotes tricolores qui raflent tout. Après que Jean Chassagne soit parti de la



Delage, après Peugeot. En 1914, René Thomas succède à Jules Goux et l'industrie automobile française reste à l'honneur.

première place sur une grille une nouvelle fois entièrement tirée au sort (!), c'est à la régulière qu'il s'adjuge les prix distribués aux 100 et 200 miles. Puis, René Thomas le double et s'offre ceux des 300, 400 et 500 miles. Un résultat final malgré tout surprenant, puisque les Peugeot officielles ne sont pas dans le coup, trahies par leurs pneus Palmer, l'une des rares différences pour cette équipe par rapport à l'édition précédente. C'est la consécration pour Delage. Peugeot sauve l'honneur grâce à Duray, 2^e devant Guyot et Goux, tandis que Boillot, retardé par un éclatement, est 14^e. Le résultat est terrible pour les Américains qui voient quatre voitures françaises terminer aux quatre premières places de « leurs » 500 Miles. Un exploit qui ne sera plus jamais répété.

AU TOUR DE MERCEDES

Cette domination européenne va se poursuivre en 1915 avec, enfin, une victoire pour Ralph DePalma et Mercedes. Étant donné les circonstances, il ne peut s'agir d'engagements officiels. Les pilotes sont devenus soldats et les usines fabriquent des obus. À défaut, on retrouve quatre Peugeot de types divers. Dario Resta, engagé sous la bannière de Peugeot Auto Import, dispose d'une L76 de 1913, Bob Burman et Ralph Mulford comptent sur les deux L56 de 1914, alors que Harry Stutz a racheté la L3 de Duray. De son côté, Mercedes est présent grâce à Raffaele, dit « Ralph », DePalma, un Italo-Américain qui dispose de la 4,5 litres avec laquelle Louis Wagner a terminé 2^e du Grand Prix de France 1914. Une Delage pour John DePalma, le frère de Ralph, une Bugatti et trois Sunbeam complètent la représentation européenne. Howdy Wilcox s'attribue la pole position, bouclant son tour le plus rapide à 159 km/h. Il devance Ralph DePalma et Dario Resta qui ont toutes les raisons de croire en leur chance. Fidèle à son habitude, DePalma fonce et se retrouve vite en tête. Mais comme le veut une autre « tradition », à trois tours de la fin son moteur donne des signes inquiétants de faiblesse. Contrairement à 1912, cette fois, il parvient à rejoindre le drapeau à damier, et l'emporte devant Resta qui, pour 3'06", manque de donner à Peugeot une seconde victoire à Indianapolis. Mais ce n'est que partie remise. En 1916, Dario Resta s'impose dans une course qui ne fait plus que 300 miles pour cause de participation à l'effort de guerre. Première conséquence, le total des prix qui est de l'ordre de 51 000 dollars depuis la création des 500 Miles tombe à 31 350 dollars. Peut-être faut-il chercher ici les causes de « l'embrouille » qui oppose Ralph

En 1916, le pilote Dario Resta apporte à Peugeot sa deuxième victoire à l'Indy, au volant de cette L45.



DARIO RESTA - 1916

L'AVENTURE PEUGEOT

DePalma et les organisateurs pour une histoire de prime de départ. Finalement, le vainqueur de l'édition 1915 voit son engagement refusé alors qu'il n'y a que 24 partants. Les couleurs Peugeot ont déjà brillé aux essais, puisque c'est Johnny Aitken et une 4,5 litres engagée par l'Indianapolis Speedway Team Co qui ont signé la pole position, à 155,610 km/h. La course n'est qu'une formalité pour Resta qui mène pendant la quasi-totalité d'une épreuve dans laquelle il se permet de stopper au 69^e tour pour changer de roue arrière droite, alors que l'opération ne semblait pas nécessaire. Mais les pilotes font de plus en plus attention à ce genre de détail, si bien que, poursuivant une série initiée en 1912, aucun accident mortel n'est à signaler. À noter que la voiture victorieuse était équipée de pneus Silverstone, montés sur des jantes Rudge, comme la plupart des concurrents. Ralph Mulford, parti 20^e, finit 3^e devant une Sunbeam et une Delage, une type S ex-GP de France 1914, rachetée par un Américain qui la confia à Bob Burman. Malgré la seconde place de la Duesenberg de Wilbur d'Alene, c'est un nouveau désastre pour les constructeurs américains, dont les réalisations ont du mal à se montrer à la fois rapides et fiables. Pour Peugeot, ce résultat exceptionnel est malheureusement inexploitable sur le plan commercial.

1919-1934

L'AMÉRIQUE AUX AMÉRICAINS

L'entrée en guerre des États-Unis, le 6 avril 1917, contraint les organisateurs

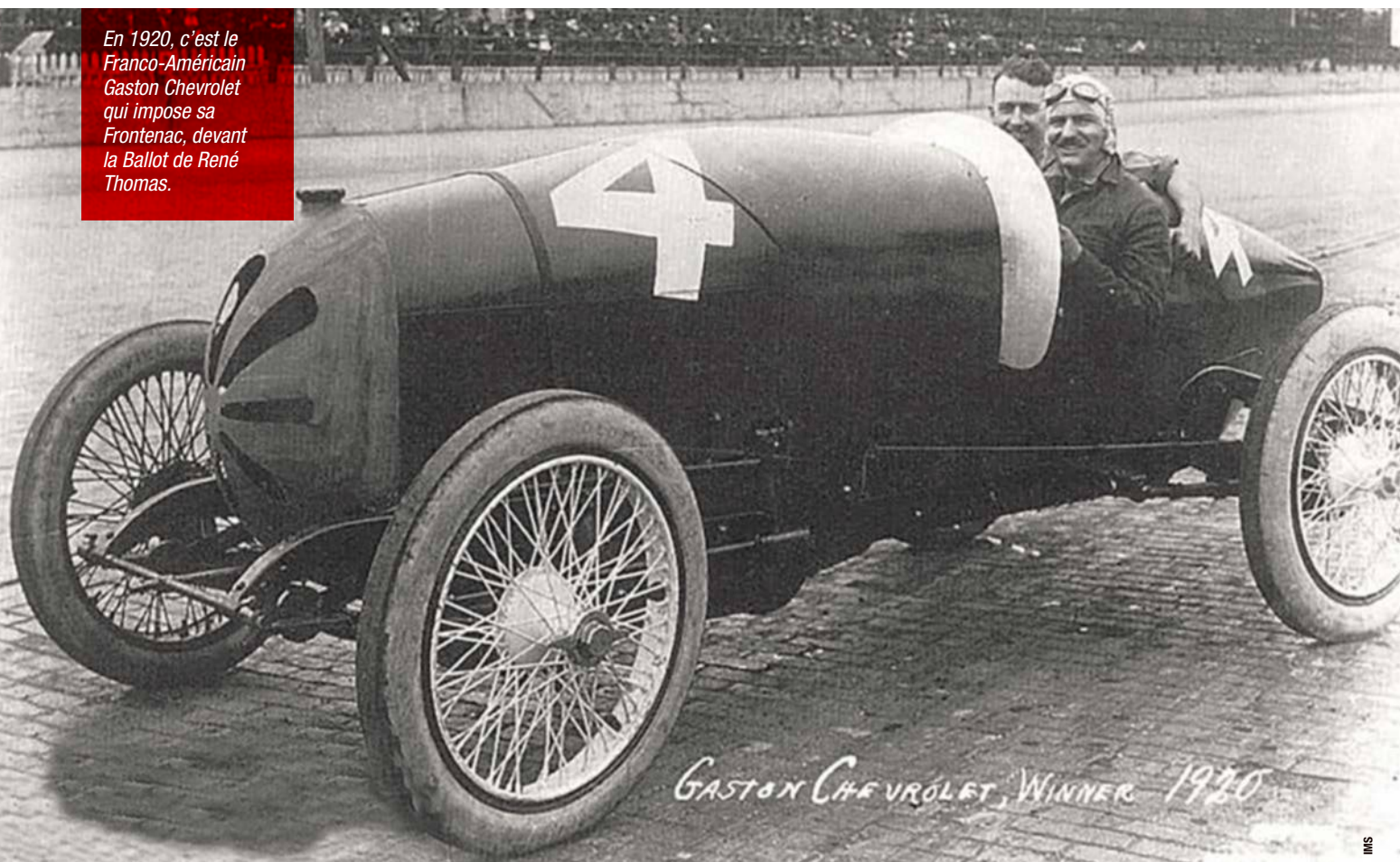
à suspendre leur activité. Il faut donc attendre le 31 mai 1919 pour voir les 500 miles d'Indianapolis réapparaître au calendrier. Une interruption qui oblige le Speedway à conserver les mêmes règles du jeu, donc les mêmes voitures. Le plateau ne présente que peu de nouveautés, hormis les Frontenac, œuvres des frères Chevrolet, alors que les Duesenberg sont présentes en nombre. Six Peugeot, quatre Ballot et une Mercedes représentent les constructeurs européens, alors que cinq pilotes français (Goux, Guyot, Thomas, Boillot, Bablot), plus le Franco-Américain Gaston Chevrolet, forment une ambitieuse délégation. D'ailleurs, c'est René Thomas (Ballot) qui est le premier à battre le mur des 100 miles à l'heure, en réussissant la pole position à 168,63 km/h. Il devance Howard Wilcox qui dispose d'une Peugeot L56 4,5 litres de 1914, mais qui reste toujours aussi performante grâce aux améliorations apportées année après année. La preuve, en course, Wilcox se contente d'observer durant la première moitié de l'épreuve avant de s'emparer



Troisième et dernière victoire de Peugeot, avec Howard Wilcox, en 1917.

D.R.

En 1920, c'est le Franco-Américain Gaston Chevrolet qui impose sa Frontenac, devant la Ballot de René Thomas.



du commandement avec suffisamment d'autorité pour ne plus être menacé et finir avec 4' d'avance sur la Stutz de Eddie Hearne. Les 500 Miles reviennent ainsi à un natif de l'Indiana et marquent la première victoire d'un pilote américain depuis 1912. Jules Goux termine juste derrière, avec une machine qui n'a de Peugeot que le nom puisqu'il s'agit d'une Premier, marque créée par les gens du Speedway Team qui ont acheté une L56 pour la repenser à leur façon, en y apportant quelques modifications. Ce troisième succès Peugeot, signé à 141,698 km/h, est malheureusement occulté par plusieurs accidents graves au cours desquels l'équipage d'une Duesenberg (LeCocq-Bandini) et le pilote (Arthur Thurman) d'une autre voiture de cette marque seront tués, tandis que le mécanicien de ce dernier est grièvement blessé. Tout comme Emer Shannon, pilote d'une troisième Duesenberg, gravement coupé par un câble sectionné par une roue détachée de la Frontenac de Louis Chevrolet... Le soir même, les organisateurs annoncent qu'à partir de 1920, les 500 Miles se courront avec des voitures à la cylindrée maximum

ramenée à 3 litres, limite équivalente à celle admise en Europe pour les Grands Prix. De quoi ralentir des voitures plus légères, tout en espérant conserver un beau plateau.

LA FAMILLE CHEVROLET EN ACTION

C'est donc un nouveau règlement qui régit l'édition 1920. Lors des essais, Ralph DePalma, qui pilote cette fois une Ballot, se montre le plus rapide, sans pouvoir faire mieux que 159,57 km/h de moyenne sur son meilleur tour, soit près de 10 km/h de moins que la pole position de 1919. Au sein de la marque parisienne, on retrouve bon nombre de transfuges de l'équipe Peugeot, à commencer par l'ingénieur Ernst Henry, qui a conçu un 8 cylindres en ligne, passé en douze mois de 4850 cm³ à 2966 cm³. Trois Ballot sont au départ pour René Thomas, Jean Chassagne et donc DePalma. En face, quatre Peugeot sont annoncées pour Howard Wilcox, le vainqueur de 1919, Ray Howard, Jules Goux et André Boillot. Ces voitures n'ont plus qu'un lointain rapport avec Sochaux et courent d'ailleurs sous le nom de Premier, lorsque cela arrange les organisateurs.

Mais la vedette du moment a pour nom Frontenac. Pas moins de sept créations de Arthur, Louis et Gaston Chevrolet sont là, alors que ces deux derniers sont au départ avec des voitures dont le nom est un hommage à Louis de Buade, comte de Frontenac, gouverneur de la Nouvelle-France, province d'une partie du Canada français sous Louis XIV... Si Louis courut à quatre reprises les 500 Miles, avec pour meilleur classement une 7^e place en 1919, Gaston, pour sa 2^e participation, après celle de 1919, va inscrire son nom au palmarès des 500 Miles, après avoir profité des malheurs de Ralph DePalma annoncé en panne d'essence alors qu'il possédait deux tours d'avance. Ironie du sort, cette victoire est en partie celle d'un Français puisque Gaston (contrairement à ses deux frères nés en Suisse) a vu le jour, le 26 octobre 1892, près de Beaune (Côte-d'Or), avant de suivre ses parents en Amérique du Nord, à l'âge de dix ans. Il mourra quelques mois plus tard, le 25 novembre, dans un accident à Beverly Hills, en Californie. Possédant tellement de points d'avance, il sera sacré champion à titre posthume par

l'American Automobile Association. Avec la 7^e position de Jean Chassagne, Ballot réussit un beau tir groupé, mais ne peut rejoindre la liste des constructeurs français vainqueurs à Indianapolis. Pour Peugeot, la désillusion est grande, puisque Howard, le mieux classé, n'est que 13^e. Et encore, a-t-il dû abandonner. Conséquences de la reconstruction après la Première Guerre mondiale, le sport automobile n'est plus une priorité en France et, outre-Atlantique, cela commence à se voir dans les résultats... Inversement, les constructeurs américains bénéficient de toute la technologie laissée sur le terrain par les Européens, lorsque ceux-ci ont vendu leurs voitures sans se préoccuper d'éventuels risques de copies. C'est pourtant ce qui se passe avec l'éclosion de marques comme Duesenberg ou Frontenac, très portées sur la compétition. Cette dernière s'impose à nouveau en 1921 grâce, cette fois, à Tommy Milton et une voiture engagée par Louis Chevrolet. Une course où Ralph DePalma signe encore la pole, avec une Ballot, à 162,14 km/h de moyenne, approchant les vitesses jugées excessives par les organisateurs en 1919, et qui avaient conduit à une réduction des cylindrées. Le Speedway est désormais entre les mains des Américains et, à l'image de la dernière participation de Peugeot, qui se termine par l'abandon de Wilcox dès le 7^e tour en 1922, plus aucun constructeur européen ne se risque officiellement aux 500 Miles, à partir de 1924. Aux deux victoires Frontenac succèdent, en 1923 et 1924, deux victoires Miller, cette marque créée par Harold – communément appelé Harry – Miller, un ex-mécano qui, au hasard de sa jeune carrière, a beaucoup appris en observant en détail les voitures dont il avait la charge, en particulier les Peugeot et les Duesenberg. Il va créer un moteur à double arbre à cames en tête avec 4 soupapes par cylindres, très proche de celui des L76. En 1922, la Duesenberg qu'impose Jimmy Murphy dispose d'un 8 cylindres Miller de 2966 cm³ qui s'est déjà fait remarquer aux essais en signant la pole position. Mais la marque est encore jeune et, cette année-là, il n'y a que trois châssis Miller au départ, autant que de Ballot venues en espérant enfin l'emporter. Hélas, la plus performante, celle de Eddie Hearne, ne sera que 3^e. L'année suivante, onze Miller sont au départ, qui bénéficient toutes d'une combinaison châssis-moteur faits maison. Le résultat est sans appel avec quatre d'entre elles aux quatre premières places. Il faut qu'une Ford T s'intercale au 5^e rang pour éviter que les



Dès les premières éditions, une parade marquait le début des festivités d'avant-course. Une tradition toujours en vigueur.

D.R.



Pilotes et mécanos sur la piste devant la Pagode, qui regroupe tribune, salle de presse et bâtiment officiel.

D.R.

Miller ne monopolisent les sept premières positions. La Duesenberg officielle, seule représentante de la marque, est rejetée à la 10^e place. Quand aux cinq Bugatti – des types 30 à la carrosserie profilée et pour la première fois à la calandre en fer à cheval – engagées par leurs pilotes, Pierre de Viscaya, Raul Riganti, Martin de Alsaga, le conte Zbrowski et le Prince de Cystria, elles n'ont pesé d'aucun poids sur la course. Il en va de même pour les deux Mercedes de Christian Werner et Max Sailer qui défendent les intérêts de la Daimler Motoren Gesellschaft. Une nouvelle fois, l'auteur de la pole, Tommy

Milton, remporte la course avec près de quatre minutes d'avance devenant ainsi le premier pilote à s'imposer à deux reprises aux 500 Miles. Il empoche 20 000 des 50 000 dollars mis en jeu, auxquels s'ajoutent 8 500 dollars pour les tours passés en tête, plus le gain de la pole et les inévitables contrats publicitaires qui vont avec une victoire. Gagner Indy 500 est déjà une très bonne affaire.

RIVALITÉ DUESENBERG-MILLER

La disparition des Européens a pour première conséquence une diminution du nombre d'engagés. En 1924, il n'y a

HISTOIRE / INDY 500 FÊTE EN 2016 SA 100^e ÉDITION (ÉPISODE 1)

que 22 voitures au départ. Commence un chassé-croisé Miller-Duesenberg qui revient cette fois à la Duesenberg du duo L.L. Corum-Joe Boyer. Pourquoi un duo ? Parce que Lora Lawrence Corum ne semble pas de taille à pouvoir suivre le rythme de Jimmy Murphy – auteur de la pole à 174,08 km/h et vainqueur en 1922 – qui s'est vite trouvé débarrassé de Boyer. Mais ce dernier finira par prendre le commandement à 22 tours de l'arrivée. Il l'emporte alors que l'on compte onze Miller et une autre Duesenberg parmi les treize premiers. Lors des cinq éditions suivantes, Duesenberg va s'imposer en 1925 et 1927, alors que c'est une Miller qui l'emporte en 1926, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36 et 38 ! C'est la « guerre » entre les deux marques qui travaillent fort pour rester en haut de l'affiche. En 1925, si Peter de Paolo s'impose, il ne distance que d'un demi-tour Dave Lewis qui fait débiter la première Miller traction avant. Le vainqueur dispose pourtant d'un 8 cylindres en ligne de 1475 cm³ à compresseur, technique qui va triompher sans interruption jusqu'en 1929, avant d'être interdite. Revanche, en 1926, avec Frank Lockhart, vainqueur parce que le titulaire de la Miller n°15, son employeur Peter Kreis, est obligé de déclarer forfait à cause d'une grippe. À noter que la longueur de la course a été réduite à 400 miles en raison de la pluie. Une épreuve marquée par la mort de Herbert Jones, septième décès de l'histoire des 500 Miles. En 1927, la Duesenberg de George Souders dispose de huit tours d'avance sous le drapeau à damier, alors que pour la première fois dans l'histoire de la course, il y a 33 voitures au départ. En 1928, 19 châssis et 24 moteurs Miller sont alignés au départ. C'est celle de Louis (« Lou ») Meyer, qui ne dispose pas de compresseur, qui s'impose. Il retrouvera cette position cinq ans plus tard. Entre-temps, Ray Keech, Billy Arnold, Louis Schneider et Fred Frame auront eux aussi connu le bonheur, la gloire et l'argent d'une victoire aux 500 Miles. Mais la rivalité Miller-Duesenberg coûte cher, d'autant qu'en 1930 le règlement change à nouveau autorisant les moteurs de 6 litres, mais sans compresseur. Conséquence ou pas, en 1933, Miller est déclaré en faillite. L'affaire est rachetée par l'un de ses mécanos, Fred Offenhauser. Ce dernier va poursuivre le développement des moteurs Miller, et va faire longtemps parler de lui. De son côté, Miller s'associe à Preston Tucker et va continuer à construire des voitures de course, avant de participer à divers autres projets. Sur leur lancée, une Miller va encore s'imposer en 1934, mais c'est le chant du cygne. Bill Cummings clôt une série impressionnante de sept victoires, sachant tout de même qu'en 1930, 1931 et 1932, il ne s'agissait que de moteurs, puisque ces années-là, c'est un châssis Summers,

En 1926, c'est un Rookie, Frank Lockhart, qui impose sa Miller. Il trouvera la mort, deux ans plus tard, à Daytona.



puis un Stevens, et enfin un Wetteroth qui se sont imposés. Plus que jamais, Indy est le domaine d'artisans américains, la plupart du temps basés à Indianapolis, qui consacrent une année entière à préparer une voiture pour les 500 Miles. Certes il y a désormais des speedways un peu partout aux États-Unis, l'A.A.A. décerne bien un titre national, mais rien de tout cela ne possède le prestige d'une victoire à Indy.

1935-1938

UN CERTAIN OFFENHAUSER...

Cette monotonie dans les résultats se trouve bouleversée en 1935, avec l'arrivée des premiers moteurs Offenhauser, donc ex-Miller. L'attaque est aussi frontale que radicale. Les deux voitures ainsi équipées, une Wetteroth et une Shaw à traction avant, terminent dans cet ordre aux deux premières places devant... dix moteurs Miller. La victoire revient à Kelly Petillo qui devance un certain Wilbur Shaw, dont on reparlera bientôt. Particularité de ce résultat, les deux lauréats n'ont pas brillé aux essais puisqu'ils se sont élancés des 22^e et 20^e positions, loin, très loin de la pole réussie, à 194,306 km/h de moyenne, par Rex Mays et son Adams-Miller, baptisée Gilmore, du nom de son sponsor. Une épreuve endeuillée par la mort de Clay Weatherly, après celles survenues aux essais de Johnny Hannon, dès son premier tour de piste, peu avant que Stubby Stubblefield et son mécanicien Leo Whittaker ne décèdent, leur voiture étant passée par-dessus le mur extérieur du circuit. Les performances sont à nouveau

Première victoire d'un moteur Offenhauser, en 1935, grâce à Kelly Petillo et sa Wetteroth-Offy, baptisée Gilmore Special du nom de son sponsor.



LAURÉATE EN 1939 ET 1940

Maserati trouble-fête

Alors que les Européens, pilotes et constructeurs, ont quasiment tous déserté Indianapolis depuis le début des années 20, en 1930, deux bolides venus de Modène apparaissent sur la grille de départ. Celle destinée à Baconi Borzachini, une Tipo V4 dont le 16 cylindres est normalement équipé d'un compresseur. Privée de cet accessoire banni des 500 Miles, entre 1930 et 1933, elle est engagée par Alfieri Maserati. Il s'agit donc bien d'une présence officielle. Jamais à l'aise, l'Italien abandonnera très vite. Inversement, un certain Leterio Cucinotta dispose d'une Tipo 26B-2 litres. Connu

sous le nom de « Piccolo Pete », ce pilote local termine 12^e à l'issue d'une course tranquille, mais peu spectaculaire. Voilà pour des débuts bizarrement sans lendemains, puisqu'il faut attendre sept ans pour revoir une Maserati en piste. Mais, en 1937, Babe Stapp ne boucle que 36 tours avec sa Tipo V8RI 4 cylindres et 5 litres, à compresseur. Plus sérieux est l'effort de Mauri Rose, en 1938, avec une 6CM de 1500 cm³, elle aussi à compresseur, avec laquelle, il termine 13^e après être élané de la 9^e place sur la grille. Une performance qui décide Wilbur Shaw, vainqueur en 1937, à



Wilbur Shaw au volant de sa Maserati 8CTF.

D.R.

tenter sa chance avec une 8CTF au 8 cylindres de 3 litres. Ce sera le bon choix. Suite à un duel très disputé avec Louis Meyer, Shaw trouvera l'ouverture à trois tours de la fin, lorsque son rival sera victime d'une sortie de piste. Mais Shaw ne s'arrête pas là. En 1940, il s'impose à nouveau avec la même voiture à l'issue d'une course menée en toute tranquillité, rejoignant ainsi Louis Meyer dans le cercle très fermé des triples

vainqueurs d'Indianapolis. Voilà comment durant deux ans Maserati fit oublier aux Américains la domination Offenhauser. Toujours en 1940, avec une 8CTF identique à celle du vainqueur, le Français René Le Bègue se classe 10^e. Si ces succès ne sont guère exploités par Maserati pour cause de conflit mondial, en 1969 la firme italienne produira un splendide coupé baptisé Indy, en hommage à ces deux succès. J.-M.T.

élevées puisque le vainqueur boucle les 500 miles à 170,972 km/h, nouveau record de l'épreuve. Il n'est donc pas surprenant de trouver dix moteurs Offenhauser en 1936. Mais le Miller reste performant et c'est un 4 cylindres de 4178 cm³, installé dans un châssis Stevens, qui s'impose grâce au talent de Lou Meyer, déjà vainqueur en 1928 et 1933, et qui devient le premier pilote à remporter trois fois les 500 Miles. Le meilleur Offy – comme ils disent là-bas – n'est que 3^e. Pour en retrouver un en haut du podium, il suffit d'attendre douze mois, lorsque Wilbur Shaw impose sa Shaw-Offenhauser, en 1937. Une victoire acquise à une vitesse record : le mur des 110 miles à l'heure est pulvérisé à 113,580 mph, soit 182,784 km/h. Ce feuilleton trouve un prolongement en 1938, d'abord avec la pole de Floyd Roberts, le premier à briser la limite des 200 km/h sur un tour (202,264 km/h), favori d'une course qu'il remporte au volant de sa Wetteroth-Miller. Un résultat proche de celui obtenu en 1941 par la paire Floyd Davis-Mauri Rose qui impose une Wetteroth-Offy. ▶





Victorieux en 1928 et en 1933, Lou Meyer devient, en 1936, le premier triple champion d'Indianapolis.

Comme en 1924, Floyd Davis, jugé pas assez performant, est remplacé par Mauri Rose, parti sur une Maserati contrainte à l'abandon, et qui se voit confier au 60^e des 200 tours une voiture alors 14^e. L'abandon de Wilbur Shaw, au volant d'une autre Maserati, alors leader intouchable, lui permet de conclure victorieusement une remontée spectaculaire. C'est sur cette note dans la tradition des rebondissements qui ont déjà fait la légende d'Indianapolis, que se termine le premier acte de l'histoire de cette course. Le 7 décembre 1941, l'attaque sur Pearl Harbour conduit le président Roosevelt à déclarer la guerre au Japon. Le sport automobile ne retrouvera sa place que cinq ans plus tard. (À SUIVRE...)

Pour l'anecdote

- Jusqu'en 1917, les 500 Miles étaient régis par un système de drapeaux différent de l'Europe. Le rouge correspondait à la piste libre, le jaune à une demande d'arrêt immédiat, le vert au début du dernier tour, le blanc à un arrêt pour consultation, et celui à damier à la fin de la course.
- Il a fallu attendre 1915 pour voir la grille de départ constituée selon les chronos réalisés aux essais et non plus tirée au sort.
- Après avoir fondé une marque d'automobiles portant son nom, en 1911, Louis Chevrolet s'en ira créer Frontenac, quatre ans plus tard, alors que Chevrolet sera absorbé par General Motors, en 1917.
- C'est en 1924 que sont apparues trois voitures à compresseur, les premières de ce type dans l'histoire des 500 Miles. Il faudra attendre 1937 pour voir la première voiture à moteur arrière, une Marmon arrivée trop tardivement et qui ne pourra se qualifier.
- Fin 1927, le Speedway change de propriétaire. Eddie Rickenbacker, un as de l'aviation de la Première Guerre mondiale, avec 26 victoires homologuées qui lui vaudront de nombreuses distinctions aux États-Unis, mais aussi la Légion d'Honneur et la Croix de Guerre, en France, prend le circuit en mains.

TABLEAU D'HONNEUR (1911-1941) Vainqueurs et pole positions

Année	Vainqueur	Châssis/Moteur	Moyenne (km/h)
1911	Ray Harroun	Marmon/Marmon	120,037
Pole	Lewis Strang	Case/Wisconsin	tiré au sort
1912	Joe Dawson	National/National	126,684
Pole	Gil Anderson	Stutz/Wisconsin	tiré au sort
1913	Jules Roux	Peugeot/Peugeot	122,198
Pole	Caleb Bragg	Mercer/Mercer	tiré au sort
1914	René Thomas	Delage/Delage	132,718
Pole	Jean Chassagne	Sunbeam/Sunbeam	tiré au sort
1915	Ralph DePalma	Mercedes/Mercedes	144,579
Pole	Howdy Wilcox	Stutz/Stutz	159,00
1916	Dario Resta	Peugeot/Peugeot	133,990
Pole	Johnny Aitken	Peugeot/Peugeot	155,61
1917/1918 pas de course en raison de la Première Guerre mondiale			
1919	Howdy Wilcox	Peugeot/Peugeot	141,698
Pole	René Thomas	Ballot/Ballot	168,63
1920	Gaston Chevrolet	Frontenac/Frontenac	141,875
Pole	Ralph de Palma	Ballot/Ballot	159,57
1921	Tommy Milton	Frontenac/Frontenac	144,225
Pole	Ralph DePalma	Ballot/Ballot	162,14
1922	Jimmy Murphy	Duesenberg/Miller	152,046
Pole	Jimmy Murphy	Duesenberg/Miller	161,74
1923	Tommy Milton	Miller/Miller	146,365
Pole	Tommy Milton	Miller/Miller	174,08
1924	Lora Corum/Joe Boyer	Duesenberg/Duesenberg	158,081
Pole	Jimmy Murphy	Miller/Miller	173,869
1925	Peter De Paolo	Duesenberg/Duesenberg*	162,748
Pole	Leon Duray	Miller/Miller*	182,171
1926	Frank Lockhart	Miller/Miller*	154,307
Pole	Earl Cooper	Miller/Miller**	179,820
1927	George Souders	Duesenberg/Duesenberg*	156,979
Pole	Frank Lockhart	Miller/Miller*	193,282
1928	Louis Meyer	Miller/Miller*	160,096
Pole	Leon Duray	Miller/Miller**	196,969
1929	Ray Keech	Miller/Miller*	157,043
Pole	Cliff Woodbury	Miller/Miller**	194,085
1930	Billy Arnold	Summers/Miller**	161,650
Pole	Billy Arnold	Summers/Miller**	182,287
1931	Louis Schneider	Stevens/Miller	155,505
Pole	Russell Snowberger	Snowberger/Studebaker	181,528
1932	Fred Frame	Wetteroth/Miller**	167,598
Pole	Lou Moore	Miller/Miller	188,877
1933	Louis Meyer	Miller/Miller	167,627
Pole	Bill Cummings	Miller/Miller	190,756
1934	Bill Cummings	Miller/Miller**	168,756
Pole	Kelly Petillo	Adams/Miller	192,041
1935	Kelly Petillo	Wetteroth/Offy	170,972
Pole	Rex Mays	Adams/Miller	194,306
1936	Louis Meyer	Stevens/Miller	175,524
Pole	Rex Mays	Adams/Sparks	192,548
1937	Wilbur Shaw	Shaw/Offy	182,784
Pole	Bill Cummings	Miller/Offy**	198,501
1938	Floyd Roberts	Wetteroth/Miller	188,609
Pole	Floyd Roberts	Wetteroth/Miller	202,264
1939	Wilbur Shaw	Maserati/Maserati*	185,125
Pole	Jimmy Snyder	Adams/Sparks*	209,437
1940	Wilbur Shaw	Maserati/Maserati*	183,905
Pole	Rex Mays	Stevens/Winfield*	205,755
1941	Floyd Davis/Mauri Rose	Wetteroth/Offy	185,257
Pole	Mauri Rose	Maserati/Maserati*	207,108

* compresseur ** traction avant



Le seul magazine
sur le kart

(qui fête ses 20 ans !)

et au jour le jour sur

KARTmag.fr



Aussi

En direct sur l'appli



Téléchargez-la gratuitement sur



Kartmag Promoteur

de l'Euro Endurance Serie, du Championnat de France d'Endurance et de la Stars of Karting



ENDURANCE

10 Avril 6 Heures de Bourgogne à Soucy
28 Mai 6 Heures du Mans ③
09 Juillet 6 Heures du Centre à Mer ③
17 & 18 Septembre 24 Heures du Mans ③*
06 Novembre 2 x 3 Heures de l'Armistice à Angerville

③ Courses en semi-nocturne -

* Course ne comptant pas pour le Championnat de France



VITESSE

27 & 28 Février l'Open au Val d'Argenton
18 & 19 Juin Summer Kart à Angerville
23 & 24 Juillet Trophée Kartmag à Varennes / Allier
29 & 30 Octobre Kart Festival à Belmont sur Rance



BP202. 17, rue Gambetta. 93103 Montreuil Cedex. **Tél:** 01 48 58 90 90 - **Fax:** 01 48 58 54 35
E-mail: kart.mag@wanadoo.fr - euroendurance@wanadoo.fr - **Internet:** www.kartmag.fr

LA NOUVELLE CHASSE DE CHASE ELLIOTT

Quel plus beau prénom, pour un pilote de Nascar, que celui de Chase ! Âgé de seulement 20 ans, deviendra-t-il la future star de la discipline reine du sport automobile américain ?

Mais sa mission ne sera pas simple : succéder au légendaire Jeff Gordon au volant de la Chevrolet n°24.

Jacques-Armand Dupuis



NASCAR / GETTY

Chase Elliott a bien commencé 2016 en signant la pole à Daytona 500.

Parmi les changements au sein du peloton de la Nascar Sprint Car 2016, l'arrivée de Chase Elliott en lieu et place de Jeff Gordon est certainement le plus médiatique. Le jeune pilote de la Hendrick Motorsports aura la lourde tâche de continuer à faire évoluer la Chevrolet n°24 aux avant-postes, en remplaçant le quadruple champion qui a pris sa retraite à l'issue de la saison 2015. Saison où il est resté en lutte pour le Chase (dénomination des épreuves qui suivent la saison régulière. Ndlr) jusqu'à la finale à Homestead-Miami (Floride). C'est d'ailleurs sur cet ovale que Chase Elliott a évolué pour la première fois au volant de

sa nouvelle monture, en décembre dernier, lors d'une séance d'essais organisée par Goodyear, fournisseur de pneus de cette discipline. Il a réalisé ses premiers départs en Sprint Cup en 2015 au volant d'une cinquième voiture, engagée par l'écurie de Rick Hendrick. Limité par le règlement à cinq épreuves, l'équipe l'a entraîné sur des pistes aux profils différents : le short-track de Martinsville (Tennessee), Richmond (Virginie), Charlotte (Caroline du nord), Indianapolis et Darlington (Caroline du Sud). Le cadet de la Hendrick a d'ailleurs été prometteur en terminant à trois reprises dans le Top 20.

À l'instar de Dale Earnhardt Jr, Chase Elliott devra se faire son propre nom, puisque son père s'est illustré avant lui

dans la discipline. Le natif de Dawsonville (Géorgie) est, en effet, le fils de Bill Elliott qui a remporté le titre de la Winston Cup en 1988. Il serait cependant ingrat de croire que son ascension s'explique uniquement par ses origines. Le successeur de Jeff Gordon a réalisé des débuts étincelants en compétition. C'est en 2007 que la progéniture de l'ancien champion a démarré sa carrière par des engagements dans différentes séries comme les Late Models, avant de passer à la Nascar en 2011, en signant un contrat de pilote de développement avec la Hendrick Motorsports. Il s'y est rapidement mis en valeur en terminant au 9^e rang des K&N Pro Series East avec trois Top 5 et six Top 10 à la clé. Il a décroché sa première





NASCAR / GETTY

victoire l'année suivante sur l'Iowa Speedway. Convaincu par son potentiel, Rick Hendrick ne tarda pas à le faire entrer dans le vif du sujet en lui proposant un programme de neuf épreuves en Camping World Truck Series, la troisième division de la Nascar. Chase Elliott y confirmera les impressions de son patron en terminant à cinq reprises aux cinq premières places avec, en prime, un nouveau succès à Bowmanville (Ontario) obtenu avec le soutien du Turner Scott Motorsports.

PRESSION ET MATURITÉ

Chase Elliott se révélera véritablement auprès du public à partir de 2014. Le patron de la Hendrick Motorsports avait de la suite dans les idées, puisqu'il

“ JE PENSE QUE TOUT LE MONDE ME RAPPELLE CONSTAMMENT À QUEL POINT LE COSTUME À REVÊTIR EST GRAND ”

engage son nouvel espoir pour une saison complète en Xfinity Series sur la Chevrolet du JR Motorsports reconnaissable avec son sponsor NAPA Auto Parts qui ne le quittera plus. Après une 15^e place en ouverture de saison à Daytona (Floride), le Rookie collectionne les Top 10 jusqu'à s'imposer coup sur coup au Texas Motor Speedway et à Darlington. Il manque de peu de réaliser un triplé à Richmond

(Virginie) mais doit s'incliner face à Kevin Harvick bien plus expérimenté qui décrochera la même année le titre en Sprint Cup. Le débutant réitérera l'exploit à Chicago (Illinois) et poursuivra une série de résultats très constants, puisqu'il terminera la moitié du temps dans le Top 5 et qu'il ne manquera que sept fois le Top 10 en 33 courses. Alors que le Chase est cantonné à la première

division de la Nascar, sa régularité lui permet de terminer la saison en première place avec une avance de 42 points sur son coéquipier Regan Smith présent dans la série depuis une douzaine d'années. Il devient à 18 ans le premier Rookie et le plus jeune pilote à remporter un titre en Nascar. « Je m'étais dit que je ne ferais plus de programme de développement de pilotes, mais je suis fier d'avoir fait cet investissement », reconnaît Rick Hendrick.

40

Soit le nombre de voitures admises cette saison au départ des manches de la Nascar Sprint Cup, contre 43 auparavant.

Ce dernier confirme la future titularisation du prodige en remplacement de Jeff Gordon. « Non seulement c'est un talent spécial, mais il y a une combinaison naturelle entre la compétitivité, l'éthique de travail et l'intelligence que vous voyez rarement », a expliqué le patron lors de l'annonce. Avec le nom de son père et le n°24 collés à sa portière, Chase Elliott aura une pression importante sur ses épaules cette saison. Mais l'intéressé fait preuve

La fin des courses évoluera avec la règle de l'Overtime Line qui réduira les tentatives de relance après un drapeau jaune.

d'une maturité sans pareille qui pourrait bien venir jouer, parfois, aux avant-postes dès sa première campagne complète au plus haut niveau. « Je pense que tout à quel point le costume à revêtir est grand, mais je ne veux prendre le costume de personne. Je cherche simplement à ce que le mien soit reconnu », prévient celui qui a déjà pour objectif de décrocher le titre de meilleur Rookie 2016.

Clap de fin pour la Michael Waltrip Racing

La Michael Waltrip Racing a suspendu son programme en Sprint Cup après la mise en vente de l'écurie. Elle avait débuté en Winston Cup (l'ancêtre de la Sprint Cup) en 2002 et a depuis inscrit 12 victoires au plus haut niveau.

Son pilote fétiche, Clint Bowyer, a pu retrouver un volant chez HScott en prévision du remplacement de Tony Stewart en 2017, tandis que David Ragan rejoindra la BK Racing. Rob Kaufmann, le copropriétaire de l'équipe, a de-

puis investi dans l'écurie **Clint Bowyer a trouvé une alternative.**



NASCAR / GETTY

RÈGLEMENT 2016

Des équipes qualifiées d'office

Les officiels de la Nascar ont décidé d'accorder, à partir de 2016, une qualification d'office à 36 équipes du peloton de la Sprint Cup qui passera de 43 à 40 voitures. Les quatre places restantes seront attribuées via le système classique des qualifications. Si les quatre pilotes de la Hendrick Motorsports ont reçu une place d'office, la Joe Gibbs Racing et

la Stewart-Haas Racing devront trouver un autre moyen pour qualifier la Toyota n°19 de Carl Edwards et la Chevrolet n°41 de Kurt Busch. Les deux structures pourraient racheter les places accordées à la Michael Waltrip Racing qui ne disputera plus l'intégralité des épreuves. La charte prévoit, en effet, que les places puissent être revendues.

Un nouveau package aéro

Après les avoir testés notamment au Kentucky Speedway et à Darlington (Caroline du Sud), l'an dernier, la Nascar a validé la mise en place pour la saison 2016 de nouveaux packages aéro offrant moins d'appuis, afin de renforcer les bagarres en course et augmenter le nombre de dépassements. Cela passe notamment par la réduction du spoiler arrière (de 15 à 9 cm), du splitter (lame avant) et du radiateur.

Les rapports de boîte de vitesses ont également été reparamétrés pour obtenir un régime moteur maximal fixé à 9000 t./mn. Ces nouveaux dispositifs obligeront Goodyear à développer de nouvelles gommes sur plusieurs ovales tels que celui d'Atlanta (Géorgie), de Las Vegas (Nevada), de Phoenix (Arizona), de Fontana (Californie), du Texas, de Richmond (Virginie), du Kansas et de Dover (Delaware). La liste devrait

s'allonger, puisque les officiels n'ont pas encore dévoilé les types de pneus retenus pour les 24 dernières courses du calendrier. Par ailleurs, les allocations des pneus ont évolué. Les équipes disposeront d'un train de pneus en moins que l'an dernier lors de 11 épreuves, notamment à Daytona 500 et au Coca-Cola 600 disputé à Charlotte. Elles auront, en revanche, un train de plus à Atlanta et au Kentucky.

Le Green-White-Checkered Flag évolue

La Nascar a revu la procédure du Green-White-Checkered Flag, une solution mise en place afin d'éviter les arrivées sous drapeau jaune en ajoutant des tours à la course lorsqu'une interruption survient en fin d'épreuve. Les officiels créeront une « Overtime Line » qui sera spécifique sur chaque piste. Afin

d'améliorer la sécurité, la course sera considérée comme terminée si le leader a dépassé cette ligne lorsqu'un nouveau drapeau jaune est déployé. Si la voiture de tête n'a pas encore franchi la ligne établie, une nouvelle procédure sera mise en place. Les trois tentatives ne seront plus décomptées.

J.-A. D.

AVEC JACQUES VILLENEUVE ET MICHEL DISDIER

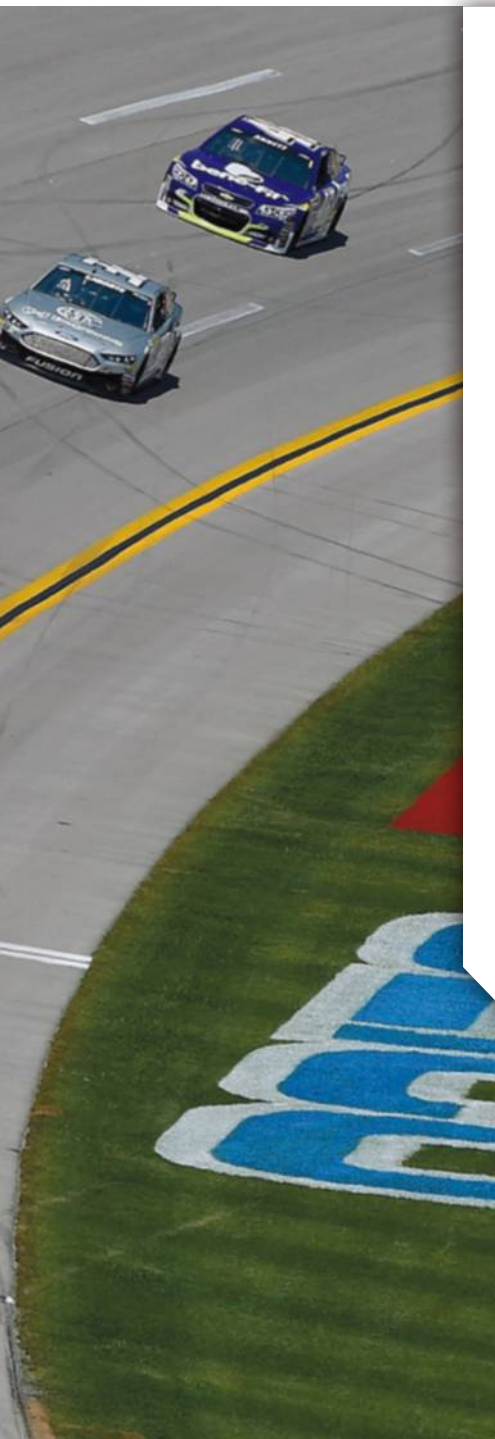
Les Francophones entrent en piste

Michel Disdier s'apprête à vivre son troisième départ en Nascar Camping World Truck Series, en s'engageant à la NextEra Energy Resources 250 disputée le 19 février à Daytona (Floride). Le Français de 41 ans sera de retour avec sa Chevrolet Silverado n°07 engagée par l'écurie SS Green Light Racing. L'ovale floridien attirera d'autres « wildcards » (engagements sur invitation. Ndlr),

puisque Anthony Kumpen disputera la PowerShares QQQ 300 le jour suivant dans le cadre des Xfinity Series au volant de la Chevrolet Camaro n°46. Le champion 2014 de la Nascar Whelen Euro Series, déjà vu à trois reprises l'an dernier outre-Atlantique, se concentrera ensuite sur sa nouvelle saison en Nascar européenne avec PK Carsport. Jacques Villeneuve envisage également d'être au

départ de l'épreuve après avoir confirmé, au *Journal de Montréal*, qu'il participerait à une dizaine de courses avec la jeune équipe Wing Nut Racing. Le champion de F1 1997 a déjà disputé quatre manches, entre 2007 et 2008, de la Sprint Cup, neuf en Xfinity, ainsi que sept en Truck Series, mais ce sera la première saison où le Canadien disposera d'un programme aussi étoffé.

J.-A. D.



NASCAR / GETTY

CALENDRIER

13 FÉVRIER* : Sprint Unlimited - Daytona International Raceway (Floride)
18 FÉVRIER* : Duels - Daytona International Raceway (Floride)
21 février : Daytona 500 (Floride)
28 février : Folds of Honor Quiktrip 500 - Atlanta Motor Speedway (Géorgie)
6 mars : Kobalt 400 - Las Vegas Motor Speedway (Nevada)
13 mars : Good Sam 500 - Phoenix International Raceway (Arizona)
20 mars : Auto Club 400 - Fontana (Californie)
2 avril : STP 500 - Martinsville Speedway (Virginie)
9 avril : Duck Commander 500 - Texas Motor Speedway
17 avril : Food City 500 - Bristol Motor Speedway (Tennessee)
24 avril : Toyota Owners 400 - Richmond International Raceway (Virginie)
1^{er} mai : Geico 500 - Talladega Superspeedway (Alabama)
7 mai : GoBowling.com 400 - Kansas Speedway
15 mai : Dover International Speedway (Delaware)
20 mai* : Sprint Showdown - Charlotte Motor Speedway (Caroline du Nord)
21 mai* : All-Star Race - Charlotte Motor Speedway (Caroline du Nord)
29 mai : Coca-Cola 600 - Charlotte Motor Speedway (Caroline du Nord)
5 juin : Axalta We paint Winners 400 - Pocono Raceway (Pennsylvanie)
12 juin : Firekeepers Casino 400 - Michigan International Raceway
26 juin : Toyota-Save Mart 350 - Sonoma Raceway (Californie)

2 juillet : Coke Zero Powered by Coca-Cola - Daytona International Raceway
9 juillet : Quaker State 400 - Kentucky Speedway
17 juillet : New Hampshire 301
24 juillet : Crown Royal 400 - Indianapolis Motor Speedway
31 juillet : Pennsylvania 400 - Pocono Raceway
7 août : Cheez-it 355 - Watkins Glen International (New York)
20 août : Bass Pro Shops NRA - Bristol Motor Speedway (Tennessee)
28 août : Pure Michigan 400 - Michigan International Raceway
4 septembre : Bojangles' Southern 500 - Darlington Raceway (Caroline du Sud)
10 sept. : Federated Auto Parts 400 - Richmond International Raceway (Virginie)
18 septembre : Chicagoland (Illinois)
25 septembre : New England 300 - New Hampshire Motor Speedway
2 octobre : AAA 400 - Dover International Speedway (Delaware)
8 octobre : Bank of America 500 - Charlotte Motor Speedway (Caroline du Nord)
16 octobre : Hollywood Casino 400 - Kansas Speedway
23 octobre : Alabama 500 - Talladega Superspeedway (Alabama)
30 octobre : Goody's Fast Relief 500 - Martinsville Speedway (Virginie)
6 novembre : AAA Texas 500 - Texas Motor Speedway
13 novembre : Can-Am 500 - Phoenix International Raceway (Arizona)
20 novembre : Ford EcoBoost 400 - Homestead-Miami Speedway (Floride)

** courses disputées hors championnat*

EQUIPES

Hendrick Motorsports

La Hendrick Motorsports est un poids lourd de la Nascar Sprint Cup depuis plusieurs années. Jimmie Johnson restera le fer de lance de l'équipe même si le cœur des fans ne jure que par Dale Earnhardt Jr, tant l'aura de son père est encore présente. L'écurie entame un nouveau chapitre suite au départ de Jeff Gordon qui sera resté une vingtaine d'années dans les murs et qui sera remplacé par Chase Elliott dont les performances dans les autres séries se sont révélées prometteuses. Kasey Kahne complètera l'effectif, même si ses résultats restent en retrait par rapport à ceux de ses coéquipiers, le pilote de la Chevrolet n°5 ayant même manqué le Chase l'an passé en ne parvenant pas à s'imposer.

9 VICTOIRES EN 2015

MEILLEUR PERFORMER : Jeff Gordon (3^e)



NASCAR / GETTY

Joe Gibbs Racing

La Joe Gibbs Racing arrivera avec de solides prétentions après une brillante saison 2015 où elle a été l'écurie la plus victorieuse. Fort d'un nouveau titre acquis l'an passé par Kyle Busch, la meilleure écurie représentante de Toyota fera son possible pour réaliser les mêmes performances que l'an dernier où ses quatre pilotes ont atteint le Chase. Si Matt Kenseth a échoué dès la première manche des play-offs, ses cinq victoires sur l'ensemble de la saison font de lui l'un des pilotes les plus en réussite. Denny Hamlin et Carl Edwards seront également de solides prétendants au titre, les deux ayant remporté deux succès l'an dernier.

14 VICTOIRES EN 2015

MEILLEUR PERFORMER : Kyle Busch (champion)



NASCAR / GETTY

Stewart-Haas Racing

La Stewart-Haas Racing pourrait connaître plus de changements que prévu en 2016. Alors que son patron Gene Haas a choisi de diversifier ses activités en se lançant en F1 avec Haas F1 Team, le copropriétaire Tony Stewart réalisera sa dernière saison en qualité de pilote. Mais l'année a bien mal commencé pour « Smoke » qui sera éloigné des ovales pendant un bon moment suite à son accident de voiture. Si Danica Patrick peine à convaincre après trois saisons au plus haut niveau, l'écurie pourra compter sur Kurt Busch et, surtout, Kevin Harvick qui s'est imposé comme le fer de lance depuis deux ans. Le champion 2014 a frôlé l'exploit en s'inclinant face à Kyle Busch, lors de la finale 2015 de Homestead-Miami (Floride) où le titre s'est joué.

5 VICTOIRES EN 2015

MEILLEUR PERFORMER : Kevin Harvick (2^e)



NASCAR / GETTY

Team Penske

Brad Keselowski et Joey Logano bénéficieront d'un surplus de motivation cette année. Le Team Penske célébrera, en effet, les 50 ans de présence de son patron Roger Penske en compétition et continuera à n'aligner que deux voitures contre quatre pour les autres « top teams ». Si le pilote de la Ford n°2 a eu de la réussite en atteignant les phases finales du Chase avec un seul succès décroché à Fontana (Californie), son coéquipier a été bien plus prolifique en remportant six victoires. Mais ses déboires avec Matt Kenseth auront eu raison de ses chances de titre. Logano devra conserver son sang-froid pour éviter que pareille mésaventure ne se reproduise.

7 VICTOIRES

MEILLEUR PERFORMER : Joey Logano (6^e)



NASCAR / GETTY

Furniture Row Racing

La Furniture Row Racing n'en finit plus d'impressionner. Avec une seule voiture engagée pour Martin Truex Jr, l'équipe est parvenue à atteindre la finale du Chase de 2015. Le n°78 passera de Chevrolet à Toyota, ce qui lui permettra de bénéficier d'un partenariat technique avec la Joe Gibbs Racing. La Camry à la livrée noire sera encore à surveiller cette année.

1 VICTOIRE EN 2015

MEILLEUR PERFORMER : Martin Truex Jr (4^e)



NASCAR / GETTY

Richard Childress Racing

La Richard Childress Racing affichera des ambitions à la hausse après avoir réussi à qualifier deux de ses trois voitures dans le Chase avec Ryan Newman et Paul Menard et ce, même si la victoire a manqué. L'objectif sera cette fois-ci d'atteindre la finale des Play-offs avec au moins un pilote, ce que Newman était parvenu à faire en 2014 sans enregistrer le moindre succès. Enfin, Austin Dillon devra élever son niveau de jeu après n'avoir terminé qu'une seule fois dans le Top 5 l'an dernier.

0 VICTOIRE EN 2015

MEILLEUR PERFORMER : Ryan Newman (11^e)



NASCAR / GETTY

Chip Ganassi Racing

Si la Chip Ganassi Racing aura un lourd programme avec l'exploitation des Ford GT en Endurance en plus de l'IndyCar, la Nascar ne sera pas pour autant oubliée. L'écurie devra réagir après un exercice 2015 décevant. Si Jamie McMurray a atteint le Chase, son coéquipier Kyle Larson n'a réussi à terminer dans le Top 5 qu'à deux reprises. Felix Sabates, le copropriétaire de la structure, exige d'avoir au moins une voiture en lutte pour le titre. Mais la tâche s'annonce difficile si les victoires ne suivent pas.

0 VICTOIRE EN 2015

MEILLEUR PERFORMER : Jamie McMurray (13^e)



NASCAR / GETTY

Richard Petty Motorsports

La Richard Petty Motorsports se renforce avec l'engagement de Brian Scott sur la Ford n°44 qui viendra épauler Aric Almirola présent à plein-temps en Sprint Cup depuis cinq saisons. Après avoir manqué de peu le Chase l'an dernier, RPM arrivera avec l'ambition d'atteindre les Play-offs tout en espérant voir sa nouvelle recrue briguer le titre de meilleur Rookie de l'année.

0 VICTOIRE EN 2015

MEILLEUR PERFORMER : Aric Almirola (17^e)



NASCAR / GETTY

Roush Fenway Racing

La Roush Fenway Racing cherchera à revenir sur le chemin du succès après une traversée du désert d'un an et demi où l'écurie n'a plus célébré la moindre victoire, depuis celle de Carl Edwards à Sonoma Raceway (Californie) en juin 2014. Jack Roush mise sur la stabilité en continuant d'aligner Greg Biffle, Trevor Bayne et Ricky Stenhouse Jr, mais la saison 2015 reste la pire année puisqu'en cumulé, les pilotes n'ont terminé qu'à quatre reprises dans le Top 5.

0 VICTOIRE EN 2015

MEILLEUR PERFORMER : Greg Biffle (20^e)



NASCAR / GETTY

HScott Motorsports

La HScott Motorsports peine à s'illustrer au plus haut niveau de la Sprint Cup, ses pilotes Justin Allgaier et Michael Annett ayant terminé la saison 2015, au-delà du Top 20. Les choses pourraient évoluer avec l'arrivée de Clint Bowyer qui réalisera une saison de transition avant de remplacer Tony Stewart au sein de la Stewart-Haas Racing en 2017. La structure qui a déménagé ses locaux à Mooresville (Caroline du Sud) profite d'ailleurs de l'aide de l'équipe de Gene Haas pour la conception du châssis et de Hendrick Motorsports pour les moteurs.



NASCAR / GETTY

Front Row Motorsports

La Front Row Motorsports fait peau neuve en 2016 avec l'arrivée de Chris Buescher et Landon Cassill qui prendra la place de David Gilliland sur la Ford n°38. En plus de s'offrir les services du champion en titre des Xfinity Series, la FRM profitera désormais d'un partenariat technique avec la Roush Fenway Racing qui lui a prêté son pilote pour la saison. Le passage de trois à deux voitures pourrait être une bonne chose pour l'écurie qui dispersera moins ses forces.



NASCAR / GETTY

Wood Brothers Racing

La Wood Brothers Racing fait son retour à temps plein en Sprint Cup pour la première fois en huit ans. Elle conservera Ryan Blaney sur la Ford n°21 qui a réalisé 16 départs l'an dernier avec une quatrième place comme meilleur résultat, à Talladega (Alabama).



NASCAR / GETTY

Leavine Family Racing

Leavine Family Racing s'est associé à Circle Sport Racing pour réaliser un programme complet en Sprint Cup avec la n°95 qui passera de Ford à Chevrolet. Michael McDowell prendra le volant à 26 reprises, tandis que Ty Dillon, 3^e des Xfinity Series 2015, disputera les courses restantes.



NASCAR / GETTY

CLINT BOWYER SERA SON FUTUR REMPLAÇANT

La tournée d'adieux de Tony Stewart

À 44 ans, le patron-pilote de la Stewart-Haas Racing mettra un terme à sa carrière de compétiteur à la fin de la saison après dix-sept années passées dans la discipline. Depuis son troisième sacre décroché en 2011, « Smoke » a connu une période sombre avec ses accidents de sprint-car, le premier en Iowa où il s'était cassé la jambe en 2013, et le second l'année suivante au Canandaigua Motorsports Park (New York) qui a coûté la vie à Kevin Ward Jr. S'il a rapidement repris le volant suite à cette tragédie, ses

résultats ont dès lors été en deçà des attentes. Le pilote de la Chevrolet n°14 ne s'est plus imposé depuis plus de deux saisons, son dernier succès remontant à Dover (Delaware) en 2013, et il n'a terminé qu'à trois reprises dans le Top 10 l'an dernier. Comme si le sort s'acharnait, il manquera le début de saison après s'être fracturé une vertèbre dans un accident de la route survenu le mois dernier en Arizona. Une situation qui le met déjà en difficulté pour l'obtention d'une place dans le Chase et qui l'empêchera

d'ajouter Daytona 500 à son palmarès. « Un calendrier pour son retour n'est pas encore établi, mais Stewart devrait récupérer et revenir au volant de la Chevrolet n°14 en 2016. Aucun plan n'a encore été défini pour un remplaçant », a sobrement précisé son équipe. La Stewart-Haas Racing a déjà confirmé Clint Bowyer comme futur remplaçant de Tony Stewart, une fois que ce dernier aura

pris sa retraite. Cette opportunité arrive à point nommé pour le champion 2008 de la Nationwide qui a quitté la Michael Waltrip Racing fin 2015 au moment où l'écurie réduisait sa présence en Sprint Cup. Le natif d'Emporia (Kansas) « patientera » en 2016 au sein de la HScott Motorsports où il prendra la place de Justin Allgaier parti rejoindre la JR Motorsports en Xfinity. J.-A. D.





TROPHÉE ANDROS / SAINT-DIÉ-DES-VOSGES

LA DÉLIVRANCE POUR DUBOURG

À l'issue d'une dernière épreuve riche en suspense, l'Andros a sacré un vainqueur inédit. Le Girondin du DA Racing a pris le meilleur sur Franck Lagorce et son Dacia Lodgy.

Emmanuel Naud, correspondance spéciale

Vendredi 12 février 18h30, Clémentine Lhoste, lauréate du Trophée Andros Sprint Car depuis l'avant-dernière manche de Super-Besse, organise un réceptif sous sa structure pour célébrer son premier titre en sport automobile. Un succès honoré par tous les acteurs de la discipline, dont Franck Lagorce et Jean-Baptiste Dubourg, les deux seuls pilotes en mesure de succéder, cet hiver, à Jean-Philippe Dayraut. Visiblement, l'amitié qui lie nos deux candidats au titre n'a pas l'air d'être perturbée par cet ultime combat. Bien au contraire, Franck et « JB » se livrent volontiers aux questions des observateurs et se prêtent également au jeu des photos en mode « bras de fer ». Cependant, dès le lendemain matin, le temps n'était plus à la célébration d'un titre, mais plutôt à la concentration pour aller chercher un premier sacre tant convoité. Lagorce dispute cet hiver son dix-septième Trophée An-

dros. De son côté, Dubourg, après une saison marquée, entre autres, par une 3^e place lors de la manche française du championnat du monde de rallycross, à Lohéac et une 5^e place finale en championnat d'Europe de rallycross, espère bien continuer sur la même dynamique.

RETOUR À LA CASE DÉPART

Si les essais n'apportent d'habitude aucune indication quant à la physionomie d'une course, surtout sur l'Andros, la séance sur l'ovale de Saint-Dié-des-Vosges prend une autre tournure pour Franck et « JB » : chacun a bien l'intention de prendre un ascendant psychologique sur son rival. Ce premier round est remporté par Dubourg qui devance Lagorce de 119 millièmes sur les 400 mètres du tracé vosgien. Les manches qualificatives – qui représentent 75 % des points attribués sur une course – font encore monter la tension d'un cran. Visages fer-

més, prêts à se rendre coups pour coups, ils s'élancent tous les deux en dernier sur l'ovale pour une confrontation directe. À l'issue des « qualif », Dubourg signe le 2^e temps, Lagorce le 4^e. En finale, première confrontation en peloton de la journée, Jean-Baptiste se retrouve donc juste devant Franck. L'attaque de ce dernier est alors inévitable, tout comme le contact qui permet à Lagorce de passer, alors que Dubourg se fait



Dubourg et Lagorce se sont battus jusqu'au bout, mais dans un respect mutuel.



Jean-Baptiste Dubourg peut laisser éclater sa joie sur le podium. En conservant son rival Franck Lagorce (n°3) derrière lui, il s'est assuré la victoire dans l'édition 2015-2016 du Trophée Andros.

également déborder par Dayraut. À l'arrivée, au calcul des points, Lagorce et Dubourg se retrouvent de nouveau à égalité en vertu du décompte des deux plus mauvais résultats. Le contact de la Dacia Lodgy sur la Clio 3 vient cependant rajouter une bonne dose de piment, dans une tension déjà électrique qui ne doit pas faire oublier la victoire de Benjamin Rivière. Installé en haut de la feuille de temps dès les essais libres, avant de remporter les manches qualificatives, la finale, et de signer le meilleur temps au tour, le pilote de la DS3 signe un carton plein lui permettant de conforter sa place sur le podium final de cette édition 2015-2016.

QUATRE TOURS INTENSES

Quelques minutes après la course 1, les pilotes s'élancent pour l'ultime levée, celle qui accouchera du nom du vainqueur de ce Trophée Andros. Si Dubourg se plaint de ses réglages, Lagorce estime qu'il n'a pas fait le meilleur choix stratégique. Tout se joue dans la dernière « qualif » pour laquelle, au sein des équipes rivales, chacun trouve des arguments pour y croire. La Clio et le Lodgy tombent les

temps au tour à chaque passage, et c'est Dubourg qui a le dernier mot, un peu plus de trois dixièmes devant son rival, seulement 4°. Certes, il reste encore une finale à disputer, mais tous les pilotes tiennent déjà à féliciter « JB ». Même Franck viendra sous la structure du DA Racing pour le saluer, sous les applaudissements d'une équipe qui ne semble pas avoir oublié le passage de l'ex-pilote F1 sous les couleurs girondines. En finale, l'aîné de la fratrie Dubourg ne prend pas de risque et se laisse dépasser par Olivier Panis quand, dans le même temps, Lagorce abandonne sur des problèmes de visibilité dus à la pluie incessante qui a créé de nombreuses flaques d'eau sur le circuit. À 28 ans, soit quelques mois de plus que le plus jeune lauréat de l'histoire, Yvan Muller en 1996, Jean-Baptiste Dubourg remporte son premier Trophée Andros. « C'est un peu difficile de réaliser tout ce qui se passe. Au départ de la dernière course, nous étions encore à égalité avec Franck, et tout s'est joué sur quatre tours, avoue Jean-Baptiste Dubourg avant de récupérer la coupe du vainqueur. Nous nous sommes battus tout l'hiver. Lorsque j'avais 41 points d'avance, certains

VITE

ERDF

Aurélien Panis a tout tenté pour inquiéter Matthieu Vaxivière jusqu'au bout, en décrochant sa troisième victoire de l'hiver en Électrique. Mais avec sa 2^e place devant Nathanaël Berthon, Vaxivière s'assurait le titre. Dans la course 2, c'était au tour de Louis Gervoson de franchir la ligne d'arrivée en vainqueur, pour la première fois cette saison. Il devançait Christophe Ferrier et Quentin Gilbert, le régional de l'étape, qui pilotait une Andros Car pour la deuxième fois après une pige ici même l'an passé.

Elite

Vainqueur de la première course de l'hiver à Val-Thorens, Lionel Daziano a dû attendre la dernière étape pour renouer avec la victoire en s'imposant devant Jacques Wolff et Sylvain Pussier. Ce dernier ne semblait pas satisfait de cette 3^e place et il s'est imposé lors de la dernière course de l'hiver devant Eddy Benezet et Wolff. Chez les filles, Marlène Broggi remportait la première course et Margot Laffite terminait l'hiver avec une victoire dans la course 2.

Féminines

Si le titre ne pouvait pas échapper à Clémentine Lhoste, les accessits étaient plus disputés. Malgré une victoire dans l'unique course de la journée, Laura Monin-Bonnard n'est pas parvenue à reprendre suffisamment de points à Aurore Louison, qui monte sur la deuxième marche du podium final.



me voyaient déjà vainqueur. Mais Franck a réalisé une course de folie à Lans-en-Vercors, avec deux victoires. Dès lors tout était à refaire. Là, le DA Racing a su trouver les ressources pour que l'on gagne. Cette dernière journée de l'hiver a été très longue, mais maintenant je vais savourer ce moment ». Tout à sa satisfaction, le Girondin ne tient pas à briser cette bonne dynamique, puisqu'il prépare dès à présent un programme pour le championnat d'Europe de rallycross 2016.

LES LAURÉATS 2015-2016



De gauche à droite : Marlène Broggi, Sylvain Dabert (vainqueur AMV Cup moto), Eddy Bénézet, Jean-Baptiste Dubourg, Matthieu Vaxivière et Clémentine Lhoste.

ERDF TROPHÉE ANDROS ÉLECTRIQUE **Matthieu Vaxivière** (Loxam)

Vainqueur à deux reprises du Grand Prix Pau, au volant de l'Andros Car, Matthieu Vaxivière, vice-champion de FR 3.5 en 2015, avait la ferme intention de jouer le titre sur la glace à bord de sa voiture aux couleurs de Loxam. « Je suis le plus jeune à remporter l'ERDF Trophée Andros Électrique, se réjouissait le champion de France F4 2011. La saison a très bien commencé avec quatre victoires consécutives, ce qui m'a permis de faire le break. Après, la fin de saison était peut-être plus en demi-teinte avec, comme pire résultat, une 5^e place. Mais jamais je ne me suis dit que c'était acquis, j'ai toujours été à 200 %, d'autant que c'est tellement génial de piloter sur la glace. C'est sûr, l'an prochain je me verrais bien au volant d'une Silhouette Glace. » Il est maintenant l'heure pour Matthieu Vaxivière de se concentrer pour son objectif majeur : décrocher le titre en Formula V8 3.5 cette saison.

1. M. Vaxivière 362 pts, 2. A. Panis 337, 3. C. Ferrier 329, 4. N. Berthon 316, 5. Lagorce 307...

TROPHÉE ANDROS ÉLITE **Eddy Benezet** (Dacia Lodgy - Sport Garage)

Champion d'Europe de rallycross D2 en 2000 au volant d'une 306 S16, Eddy Benezet est reparti cet hiver pour une saison sur la glace. Après avoir effectué une pige sur une Fiesta Glace, en 2013, l'ancien habitué des circuits de rallycross a partagé cette saison son volant avec Franck Lagorce, sur une Dacia Lodgy. « En

début de saison, je me disais qu'allait chercher le titre serait difficile. Je ne me voyais pas arriver et dire que j'allais tout dominer, analyse-t-il. Je n'avais pas disputé de programme complet depuis un moment et je préférais rester à ma place. J'ai commencé la saison avec une victoire et, ensuite, j'ai été un peu irrégulier à mon goût. Mais avec Franck nous avons bien travaillé cette saison. Il y a eu beaucoup de respect entre nous, puisque chacun a ramené à l'autre une voiture dans un excellent état. »

1. E. Benezet 620 pts, 2. D. Thorall 601, 3. S. Pussier 577, 4. L. Daziano 544, 5. C. Bérroujon 530...

TROPHÉE ANDROS - CLASSEMENT FÉMININ **Marlène Broggi** (Clio 3 - DA Racing)

Fidèle au Trophée Andros et au DA Racing, Marlène Broggi, tenante du titre dans le classement Féminin, est repartie pour une nouvelle saison. Cet hiver, la pilote du DA Racing allait devoir se battre contre Margot Laffite et Bérénice Demoustier, et tout s'est joué lors de la dernière course : « Après les manches qualificatives de la course 2, comme à l'issue de la finale, où je n'ai rien lâché, je pensais pourtant que la victoire finale venait de m'échapper. Après calcul, nous avons vu que j'avais gagné avec deux points d'avance, un véritable ascenseur émotionnel ! »

TROPHÉE ANDROS FÉMININ **Clémentine Lhoste** (Sprint Car Camotos - Evo Sprint)

À 17 ans, Clémentine dispute sa deuxième saison en sport automobile après avoir découvert

la compétition l'an passé sur la glace du Trophée Andros. « Dans ma tête, c'était un an pour voir et un an pour gagner, explique-t-elle. L'an passé, j'ai vu que j'avais eu une belle marge de progression et l'idée était de continuer sur le même rythme cet hiver, pour aller chercher le titre. J'ai beaucoup travaillé la partie technique avec Florent Tafani, de l'équipe Evo Sprint pour mieux connaître mon sprint car. » Et ce n'est pas un pied cassé, après avoir obtenu le titre à Super-Besse, qui a empêché Clémentine de prendre le départ dans les Vosges. Avec sept victoires en douze courses, la jeune pilote a réussi son pari. Cet été, Clémentine devrait faire quelques piges sur la terre et en circuit asphalté.

1. C. Lhoste 391 pts, 2. A. Louison 341, 3. L. Monin-Bonnard 333, 4. M. Salaneuve 309, 5. D. Lanoë 152...

CLASSEMENT TROPHÉE ANDROS

13 février 2016. Manche 7/7.

Course 1 Elite Pro : **1. B. Rivière (DS3) 61 pts**, 2. J.-B. Dubourg (Clio 3) 53, 3. F. Lagorce (Lodgy) 53, 4. A. Tambay (Audi A1 quattro) 50 (lest 20 kg), 5. J.-P. Dayraut (Mazda3) 49 (lest 60 kg), etc.

Elite : **1. L. Daziano (A1 quattro) 61 pts**, 2. J. Wolff (Mazda3) 56, 3. S. Pussier (DS3) 52 (lest 40 kg), 4. Benezet (Lodgy) 49, 5. Lopez (Clio 3) 48, etc.

Course 2 Elite Pro : **1. J.-B. Dubourg (Clio 3) 59 pts** (lest 40 kg), 2. Panis (A1 quattro) 58, 3. J.-P. Dayraut (Mazda3) 51, 4. T. Heikkinen (Mazda3) 50, 5. F. Lagorce (Lodgy) 48 (lest 20 kg), etc.

Elite : **1. S. Pussier (DS3) 61 pts** (lest 20 kg), 2. Benezet (Lodgy) 56, 3. J. Wolff (Mazda3) 52 (lest 40 kg), 4. L. Daziano (A1 quattro) 49 (lest 60 kg), 5. D. Thorall (Mazda3) 49, etc.

LE TROPHÉE

1. J.-B. Dubourg 604 pts, 2. F. Lagorce 593, 3. B. Rivière 563, 4. A. Tambay 558, 5. O. Panis 553, 6. J.-P. Dayraut 544, 7. T. Heikkinen 513, 8. A. Dubourg 506, 9. O. Pernat 484, 10. G. Fontanel 430, etc.

COMMANDEZ

vosre HORS-SÉRIE



7⁹⁰ €
Frais de port
INCLUS*

EN KIOSQUE ACTUELLEMENT

OU HOMMELL.MAGAZINES.COM

BON DE COMMANDE HORS-SÉRIE

Retournez ce coupon avec votre règlement à :
SFEP/ HORS-SÉRIE ECHAPPEMENT - CALENDRIER ECHAPPEMENT
service abonnements - BP 220 - 92212 SAINT-CLOUD Cedex

JE SOUHAITE RECEVOIR : _____ exemplaires

+ DVD offert

AU PRIX DE 7,90 EUROS

TOTAL : _____ €

Je règle par :

☐ chèque bancaire ou postal à l'ordre de SFEP

☐ _____

Expire fin : Date et signature obligatoires

Code CVV :

Notez les 3 derniers chiffres du N° inscrit au dos de votre carte, près de la signature

☐ Mme Nom : _____

☐ M Prénom : _____

N°/Voie : _____

Cpt adresse : _____

Code postal : Ville : _____

Je laisse mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de mon abonnement.

N° Tél. :

E-mail : _____

☐ J'accepte de recevoir par e-mail les offres des partenaires sélectionnés par SFEP.

Echappement Possibilité d'achat direct par téléphone (carte bancaire) au
01 47 11 22 86 ou par internet sur : www.hommell-magazines.com
* Tarifs France métropolitaine. Autre pays : nous consulter.

Hommell

Vos informations sont nécessaires à la gestion de la commande et sont communiquées aux partenaires qui en font le traitement. Offre valable dans la limite des stocks disponibles, jusqu'au 31/05/2016. Droit de rétractation dans les 14 jours. Conformément à Loi Informatique et Libertés, vous pouvez y accéder, les rectifier et vous opposer à ce qu'elles soient utilisées à des fins de prospection.

L'AUTODROME
EDITIONS

Beltoise,
comme un frère

Beltoise,
comme un frère

Johnny Rives



15 €

12,5x19 cm - 168 pages

« Et puis, un jour, ce moment tant redouté finit par se produire, la mort d'un frère. C'est peu dire qu'une partie de soi s'en va. Hélas, c'est en tout cas ce que j'ai ressenti le 5 janvier 2015 avec la disparition de Jean-Pierre Beltoise : la mort d'un frère. Les pages qui suivent n'ont pour but que de faire revivre les instants de sa vie et de sa carrière que nous avons partagés dans une intimité de confiance. Comme des frères. »

RETROUVEZ TOUS LES LIVRES DE L'AUTODROME ÉDITIONS SUR

www.hommell-magazines.com (à la rubrique Librairie)

SEP ÉDITIONS DE L'AUTODROME, GÉRANT DE LA SEP/SFEP - SIÈGE SOCIAL : 48/50 BOULEVARD SÉNARD, 92210 SAINT-CLOUD
RCS NANTERRE B 333 454 148 - SA AU CAPITAL DE 4110336€

BON DE COMMANDE

À compléter et à retourner avec votre règlement à :
SFEP - Service VPC
BP 220 - 92212 SAINT-CLOUD CEDEX

Pour tout renseignement :
Tél. : 01 47 11 22 86 - E-mail : abonnements@sfep.fr

OUI, je souhaite recevoir exemplaire(s)

Beltoise,
comme un frère

au prix de 15 € + 4 € de frais de port et d'emballage

Total : x 15 € + 4 € = €

☐ Je règle par chèque bancaire, à l'ordre de SFEP

ou

☐ Je règle par carte bancaire N° _____

Expire le Signature : _____

Nom/Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : Ville : _____

Tél. : _____ @ : _____

Droit de rétractation dans les 14 jours. Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Droit de rétractation dans les sept jours.

SDUPCAH



**tous les lundis dès 22 heures sur
SMARTPHONES & TABLETTES**

2€*

le magazine



**au lieu
de 3,95 €
prix kiosque*

**Achetez en ligne sur
www.hommell-magazines.com
PLUS D'INFORMATIONS SUR AUTOHEBDO.FR**

**Téléchargez gratuitement
l'application Hommell
sur l'App Store et le Play Store
PLUS D'INFORMATIONS SUR AUTOHEBDO.FR**

Achetez en ligne sur www.hommell-magazines.com

Abonnement 1 an
Rapidité, économies,
prix garantis toute l'année
Magazine en version numérique

69€
au lieu de 104 €

*vente au numéro :
2 € version numérique*

**Achetez en ligne sur
www.hommell-magazines.com**

Comment voir la Nascar à la télé

AB Moteurs continuera à diffuser la Nascar Sprint Cup en 2016 (voir présentation pages 54 à 61. *Ndlr*) avec 80 % de courses retransmises en direct; les épreuves disputées le samedi soir aux USA étant proposées le dimanche soir à partir de 19h, avec toujours aux commentaires Philippe Chéreau et Pat Angeli. L'émission proposera également davantage de sujets lors des événements. À noter que la chaîne est devenue payante chez le fournisseur d'accès Internet Orange durant cet hiver, au même titre que SFR, Numericable et Dartybox. Mais elle redevient accessible, sans coût supplémentaire, chez Canal Sat'. Free et

Bouygues Telecom offrent toujours cette chaîne gratuitement. Orange livre AB Moteurs dans deux packs: le Bouquet Sports Max à 18 € par mois (9 €

les trois premiers mois) et le Bouquet Intense, à 49 € par mois. Numericable ne présente la chaîne que dans son pack TV Family, au prix de 57,99 € par

mois (39,99 € par mois pendant un an) avec la Box. Dartybox rend accessible la Nascar dans son pack Platinum disponible à 58 € par mois.

J.-A.D.



NASCAR / GETTY

À nos lecteurs

En raison de la parution, jeudi 25 février (décalée d'un jour à cause des premiers essais F1), de notre numéro spécial Guide F1 (132 pages), le compte-rendu de la première manche de la Nascar Sprint Cup, Daytona 500 (Floride), sera publié, avec celui de la 2^e épreuve, Atlanta (Géorgie), dans le numéro daté du mercredi 2 mars. Merci de votre compréhension.

BIBLIO

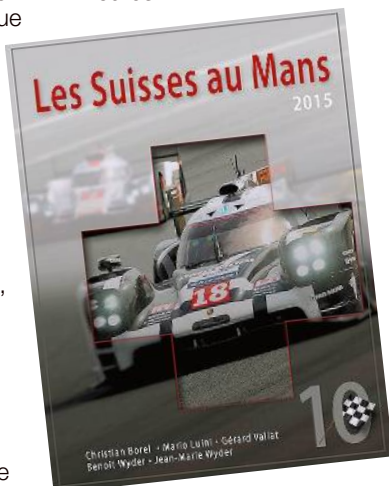
Les Suisses au Mans

Pour la dixième année consécutive, nos confrères Christian Borel, Mario Luini, Benoît et Jean-Marie Wyder ont pris prétexte de la dernière édition des 24 Heures du Mans pour raconter de belles histoires sur celle de 2015 et, plus généralement, sur la classique mancelle mais à une condition: qu'un pilote, une équipe ou un sponsor suisse soient concernés. Grâce à Jani, Fässler, Buemi, Beche, Imperatori, Hirsch, Amberg, Trummer et l'équipe Rebellion, l'actualité helvétique ne manquait pas de têtes d'affiche. À cela, les auteurs ont ajouté des sujets tels que l'histoire de ROC, la nuit du Mans racontée par six pilotes de décennies différentes, un retour par l'image sur la présence suisse dans la Sarthe en 1955, 1965, 1975, 1985, 1995 et en 2005, un sujet sur l'accident de 1955 qui a abouti à l'interdiction du sport automobile dans la confédération, un autre sur l'engagement de Walter Brun en endurance, ainsi que

les portraits de Jean-Claude Bering et de Tommy Spyghiger. Vingt-cinq pages de photos retrouvées iront droit au cœur des « historiens », sans oublier des tableaux récapitulatifs, dont celui regroupant les Suisses au départ entre 1923 et 2014 (*mais pas 2015. Ndlr*). Voilà pourquoi quelque 400 pages ont été nécessaires pour boucler ce qui ressemble fort à une minencyclopédie.

J.-M.T.

Les Suisses au Mans 2015, Turbo éditions, 386 pages, 77 euros.



VITE

Kiosque

Le magazine *Kart Mag* vient tout juste de fêter son 20^e anniversaire. Pour célébrer cet événement, la rédaction a réalisé un numéro exceptionnel de 128 pages, afin de revenir sur les faits marquants de ces deux dernières décennies de karting, avec de nombreuses anecdotes

et illustrations. Publié par la société JP Editions, *Kart Mag* a permis de garder une trace indélébile de l'histoire de cette discipline qui a fait surgir les plus grands champions du sport automobile, tous pays confondus. Longue vie à notre confrère !





WEEK-END TV

NASCAR SPRINT CUP DAYTONA 500 (1^{re} manche)

Course	dimanche 19h 	
	mardi 21h30	

FIA RALLYE TT BAJA RUSSIA (1^{re} MANCHE) ND

À VOIR OU À REVOIR

	vendredi 22h05, samedi 13h35,	
Rallye WRC (2 ^e manche)	dimanche 11h15, 18h,	
	lundi 19h20, mardi 12h20, 21h10	
24 H Daytona (1 ^{re} manche)	jeudi 21h35	
12 H. Bathurst	samedi 20h40,	
	dimanche 13h05, mardi 8h	
	mercredi 10h10, 18h55,	
Trophée andros	jeudi 8h30, 14h55,	
(7 ^e et dernière manche)	vendredi 11h55, 17h05, 23h,	
	samedi 14h25,	
	dimanche 9h30, lundi 8h	

D : EN DIRECT ; ND : NON DIFFUSÉ

LE SITE DES PETITES ANNONCES AUTOHEBDO

POUR PARTICULIERS



VENDEZ VOTRE VOITURE AVEC **AUTOhebdo**
C'EST 100% EFFICACE !

Amateur de belles carrosseries, passionné de grosses cylindrées et de véhicules de compétition, collectionneur de voitures anciennes

CE SITE EST POUR VOUS !

40€

4 parutions magazine
+ 4 semaines sur le site

**DÉPOSEZ VOS ANNONCES SUR
AUTOHEBDO.FR**



Nous acceptons uniquement les annonces liées au sport automobile ventes de voitures de compétition, voitures sportive, 4x4, SUV... Vous pouvez également déposer vos annonces pour les pièces détachées, accessoires, documentation, etc... correspondant à ces univers automobiles.

**PROFESSIONNELS, ASSOCIATIONS,
TEAMS ET PILOTES (prix hors frais techniques)**

**Vous avez un besoin,
Location, Vente, Annonce d'événements...
Nous avons la solution...**

Contactez Xavier

Tél. : 01 46 94 84 24 - Fax : 01 46 94 00 98
xpaindavoine@profil-1830.com



Format 1/8° avec forfaits dégressifs inclus :
À partir de 2 parutions minimum
L 95,5 x H 57,25 mm

- **PAVÉ SPÉCIAL VENTE DE VÉHICULE** **350€ HT**
175€ l'unité soit les 2 annonces à :
- **PAVÉ SPÉCIAL OFFRE D'EMPLOI** **660€ HT**
330€ l'unité soit les 2 annonces à :

Autres formats disponibles et publicité
sur **AUTOhebdo.fr**, nous consulter.

- Prime de bienvenue : -5 %
- Couplage avec **Échappement** : -10 %

Profil 1830, 134 bis rue du Point du Jour
92100 Boulogne-Billancourt

Retrouvez également
votre annonce dans
la version numérique
du magazine !

RÉSERVATION J-7 AVANT PARUTION

VENTES AUTO

VENDS

CATERHAM R300 - 2012

A participé à une seule compétition.
Excellent état
Avec carte grise



39 000 € TTC

04.66.37.24.43

GRI VEND

MERCEDES SLS GT3

Voiture upgrade 2015 entretenue chez
HWA en parfait état de marche.

Vendue 300.000 € HT avec un stock
de pièces d'une valeur de 90.000 €.



E-mail : bcm@skynet.be
T : +32475298600

A VENDRE

Porsche 997 CUP/S 2009



PRIX : NOUS CONTACTER

- Révision moteur et boîte faite fin 2015
- 11900 Km
- Entretien et révision faite chez
Raymond Boutinaud Racing

01.43.86.88.11

VENTES MONOPLACES

VENDS

FORMULE RENAULT - 2014

Excellent état
A participé à une seule saison
VdeV monoplace en 2014



55 000 € HT

04.66.37.24.43

VENTES PROTOTYPES

LIGIER JS51B - 2010



Voiture en très bon état, équipé avec Shifttec
Paddle Shift, 2D mini dash, aéro kit amélioré,
réservoir neuf. 3722 km, seulement track days &
tests. 4 roues additionnels. € 31'000 HT

Tél. +41 71 644 8022 - horag@bluewin.ch

LIGIER JS51B - 2011



Voiture en très bon état, équipé avec Shifttec
Paddle Shift, 2D midi dash, aéro kit amélioré,
réservoir neuf. 2544 km, 6 courses, 2 victoires,
tests divers. 4 roues additionnels.
33'000 € HT

Tél. +41 71 644 8022 - horag@bluewin.ch

SUR **AUTOhebdo.fr**
**VIVEZ EN LIVE TOUTE L'ACTUALITÉ
DU SPORT AUTOMOBILE**

PARTICULIERS
Service Petites Annonces
VOS ANNONCES EN LIGNE SUR
autohebdofr

VENDS

NORMA M20FC 2015

A participé à une saison complète VdV 2015.

Vendue sans options, sans pièces.



77 000 € HT

04.66.37.24.43

OFFRES D'EMPLOI

SPEEDKART ANIMATEUR KARTING

SPEEDKART, circuit karting loisir situé à Hyères (Var), cherche un animateur pour l'encadrement de groupes, de stages d'initiation, et de location grand public. Possibilité d'évolution rapide sur un poste de responsable d'activité. Une expérience dans ce secteur et un diplôme BPJEPS sont souhaités.

Profil : animer dans une ambiance conviviale une activité autant loisir que sportive ; être à l'écoute et au service de la clientèle.

Contact uniquement sur :
patrick@speedkart.fr

ABONNEZ-VOUS EN LIGNE A AUTO HEBDO

et commandez vos anciens numéros

Découvrez nos magazines *auto, histoire, vélo, parapente...*

www.hommell-magazines.com

RACETIVITY

reactive race activities

Prestations de services pour le sport automobile

- Freelance
- Préparation
- Magasin en ligne
- Dépôt-vente
- Impression 3D
- Stickers

www.racitivity.fr contact@racitivity.fr 06 09 35 45 19
ZI en Jacca - 8, place de l'Echut - Bat 20 - 31770 Colomiers - France

EN VENTE

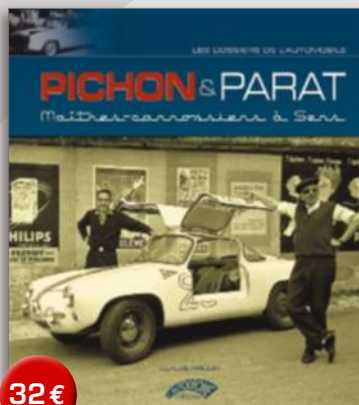
LOTUS ELAN M100 JAUNE
LOTUS ELISE 111R ROUGE
LOTUS ELISE S/C ROUGE
LOTUS ELISE ORANGE

Lotus Th. Verhiest
Le spécialiste LOTUS en Belgique
www.lotus-verhiest.com
Joseph Plateau straat 5
8400 Oostende
Tél. : + 32 59 51 81 55

L'AUTODROME
EDITIONS

PICHON & PARAT

Maîtres-carrossiers à Sens



32 €

23x25 cm - 120 pages

Il est difficile d'imaginer ce qu'un **modeste carrossier** de Sens, dans l'Yonne, a pu sortir de ses mains avec son équipe dans le domaine des **voitures de course**, de sport et de luxe !

Dans ce livre, on trouvera ses principales réalisations, qui ont brillé aux **24 Heures du Mans** et dans de nombreux rallyes internationaux. Ainsi que les **prototypes** dessinés par le designer américain d'origine française **Raymond Loewy** qui faisait réaliser ses voitures chez Pichon-Parat.

RETROUVEZ TOUS LES LIVRES DE L'AUTODROME ÉDITIONS SUR
www.hommell-magazines.com (à la rubrique Librairie)

SEP ÉDITIONS DE L'AUTODROME, GÉRANT DE LA SEP/SFEP - SIÈGE SOCIAL : 48/50 BOULEVARD SÉNARD, 92210 SAINT-CLOUD
RCS NANTERRE B 333 454 148 - SA AU CAPITAL DE 4110336€

BON DE COMMANDE



À compléter et à retourner avec votre règlement à :

SFEP - Service VPC
BP 220 - 92212 SAINT-CLOUD CEDEX

Hommell

Pour tout renseignement :
Tél. : 01 47 11 22 86 - E-mail : abonnements@sfep.fr

OUI, je souhaite recevoir exemplaire(s)

PICHON & PARAT

Maîtres-carrossiers à Sens

au prix de 32 € + 6 € de frais de port et d'emballage

Total : x 32 € + 6 € = €

☐ Je règle par chèque bancaire, à l'ordre de SFEP
ou

☐ Je règle par carte bancaire N°

Expire le ... Signature :

Nom/Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : @ :

Droit de rétraction dans les 14 jours. Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Droit de rétraction dans les sept jours.

SDP/VPC

“

DÉ
BRIEF
ING

Lecteur depuis le numéro 1, abonné depuis des décennies, je n'ai pas loupé un seul numéro. Et je vous aime toujours autant. **À 64 ans maintenant, (déjà ??!), vous m'avez accompagné pendant**

les deux tiers de ma vie. Et j'espère que cela durera encore longtemps!

Au début, pour les premiers numéros, j'ai tout vécu avec vous : la qualité pas tellement super du papier, la plupart des photos en noir et blanc, des articles scindés dont une partie se retrouvait dans un autre sujet, etc., etc.

Eh oui, c'étaient les débuts héroïques.

Mais le principal attrait, c'est que notre passion était nourrie chaque semaine. D'ailleurs, à l'époque, mon leitmotiv était : « AUTOhebdo, des nouvelles fraîches chaque semaine ! » Et comme le rythme de l'actualité était de plus en plus effréné, vous avez su y coller chaque semaine. C'était super !

En février 1986, de passage à Paris, je vous avais rendu visite à la rédaction.

Cela reste un très bon souvenir

pour moi. Toute votre équipe est vraiment fantastique et sympa, et c'est cet esprit qui nous réunit. Mon préféré est et reste « Mon pote Fizzie », Jean-Louis Fizman (Hey ! Man). Il y a quelques années, il racontait

un Grand Prix de F1 avec douze dessins sur une page. Actuellement, il résume l'événement de la semaine avec un seul dessin. Minimaliste, mais génial ! Chers amis d'AUTOhebdo, à vous toutes et tous, qui nous faites vibrer chaque semaine

avec votre travail et vos articles passionnants, recevez mes meilleurs vœux, tout simplement.

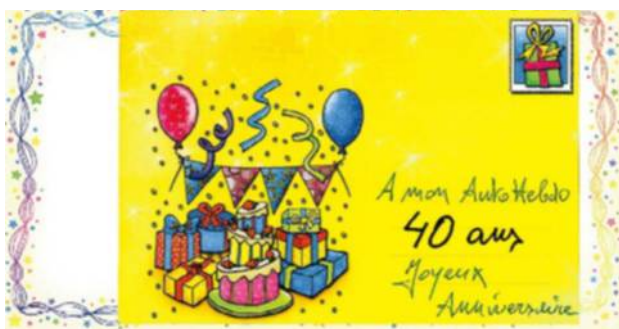
Pierre Behring

Ce lecteur a été le premier à nous envoyer un petit mot que nous avons tenu à publier dans cette page. D'autres, depuis, se sont joints à lui, que ce soit sur les réseaux sociaux, par e-mail ou par courrier. Nous tenons sincèrement à vous remercier toutes et tous pour votre soutien qui nous touche énormément, au moment où nous fêtons les 40 ans d'AUTOhebdo. En espérant que vous continuerez à prendre du plaisir à nous lire, chaque semaine.

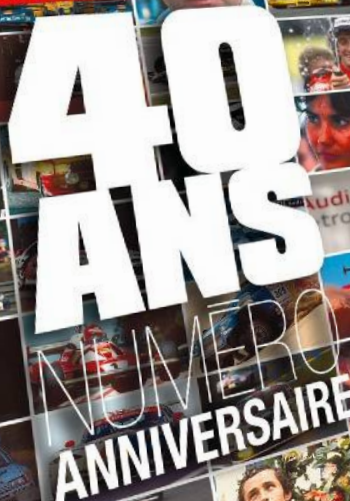
PhS

”

CHERS AMIS D'AUTOhebdo



AUTO
hebdo



TOUS LES MOIS

NOUVELLE FORMULE D'ABONNEMENT

BULLETIN D'ABONNEMENT

☒ **OUI** je profite de votre offre exceptionnelle d'abonnement - je paierai à partir du 2^{ème} mois

Organisme créancier : S.F.E.P. 48/50 BD Sénard - 92210 ST-CLOUD. Tél 01 47 11 22 86 (coût appel local)
N°ICS : FR64ZZZ403930. RCS Nanterre B 333 454 148 au capital de 4 017 024 €.

AUTO
hebdo

LIEU DE SIGNATURE

AUTHEPR4G

Partenaire :

2011 / 2012 / 2013 / 2014 / 2015 / 2016

La relève !



J.B. Dubourg (28 ans)
Vainqueur en Elite Pro

Matthieu Vaxivière (21 ans)
Vainqueur en ERDF Electrique

Clémentine Lhoste (17 ans)
Vainqueur du Trophée Féminin



Exigez les meilleures performances pour vos pneus hiver.

W*drive

NOUVEAU



V903
Citadines et
véhicules compacts

V902A
Familiales et
routières

V902B
Véhicules
performants et SUV

V905
Véhicules
performants et SUV

WY01
Utilitaires

